auto

nr 11 listopad 1934

Warszawa

W SAMEM CENTRUM EUROPY, NAJWSPANIALSZA STACJA OBSŁUGI POLSKIEGO FIATA.

GLEWIŃSKI

cena 1 zł



LISTOPAD 1934

Nr. 11.

Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. *ROGER MORSZTYN*
Wydawca: *AUTOMOBILKLUB POLSKI*

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

5-y Masarykuv Okruh. Widok stoisk zawodników w czasie wyścigu. *(Presse-Bild-Zentrale)*

TOLEROWANIE BARBARZYŃSTWA

Rok temu mówiono dużo i szeroko o opracowywaniu przez Ministerstwo Komunikacji ustawy standaryzującej typy wozów i pojazdów konnych. Rozumieliśmy, że w pierwszym rzędzie zostanie ustalony i unormowany sposób zaprzęgania koni oraz obowiązująca szerokość obręczy kół. Co do innych elementów pojazdów, których typy ustaliły się od wieków w różnych dzielnicach, zależnie przedewszystkiem od warunków terenowych, to ustandaryzowanie ich, zdaniem naszem, byłoby może już zbytkiem gorliwości reformatorskiej, gdyż ostatecznie tylko dwa wyżej wymienione elementy posiadają istotne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu i dla konserwacji nawierzchni dróg. W zachodnich dzielnicach, gdzie w użyciu są rosłe, ciężkie konie, istnieje zaś gęsta sieć mniej lub więcej dobrze utrzymywanych dróg i szos, wozy oczywiście mogą być znacznie większe, t. j. szersze i dłuższe, niż w dzielnicach wschodnich, gdzie hodowane są tylko małe koniki, zaś drogi są najczęściej trudnemi do przebycia wertepami. Inny pozatem będzie typ wozów używanych w okolicach górskich, inny na równinach mazowieckich. Wreszcie różne również będą typy używane przez poszczególne zawody, a więc inne przez większą własność folwarczną, inne przez włościan, inne przez furmanów trudniących się frachtem, inne przez ogrodników i t. d. i t. d. Jednolitej standaryzacji wozów wogóle więc być nie może, ale za to standaryzacji wymagają niektóre wyżej przytoczone podstawowe elementy wozów i pojazdów konnych. Wchodzą tu w grę, jak wspomnieliśmy, elementarne warunki bezpieczeństwa publicznego, oraz względy na konserwację nawierzchni dróg bitych, zaś w dalszym rzędzie względy humanitarne, w odniesieniu do biednych, nieraz dosłownie torturowanych, koni. Wszystkie te względy są chyba dosyć ważkie, aby spowodować jaknajszybszą reformę warunków używania do zaprzęgu koni, zwłaszcza przez ciemne nasze włościaństwo i przez pozbawionych uczuć ludzkich zawodowych furmanów. Tymczasem oczekiwany projekt ustawy ugrzązł gdzieś pod suknem biurek ministerjalnych i na drogach naszych w dalszym ciągu panują stosunki, urągające pojęciu państwa cywilizowanego.

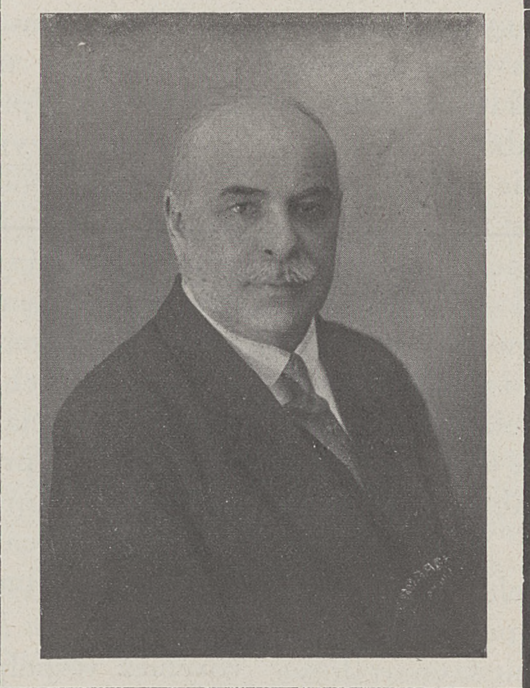
Nas automobilistów w pierwszym rzędzie obchodzi barbarzyński sposób zaprzęgania koni do wozów włościańskich, gdyż sposób ten przedstawia ciągle groźne niebezpieczeństwo dla innych użytkowników dróg. Nigdzie na świecie nie jest używany ten ohydny i bezlitośny sposób zaprzęgania biednego konia do dwukonnego wozu przy długim, ciężkim i zwisającym na karku dręczonego stworzenia, dyszlu. Nigdzie na świecie nie wyłączając tej, w naszem pojęciu, barbarzyńskiej Rosji, gdzie konie zaprzęga się w racjonalny i logiczny sposób, zapewniający im jaknajmniejsze zmęczenie, a za to dający możność powożącemu całkowitego panowania nad swym zaprzęgiem. Tylko w jednej Polsce a i to tylko w środkowej i południowej przyjął się i rozszerza coraz bardziej żebraczy system zaprzęgu w jednego konia przy jednym długim dyszlu. Sam widok takiego nieporządnego zaprzęgu czyni wrażenie jakiejś niesłychanej nędzy i opuszczenia. Ale co gorsza zaprzęgi te są straszliwie niebezpieczne dla przejeżdżających i spotykanych samochodów. Sterczący z jednej strony, zbyt długi przy jednokonnym zaprzęgu, dyszel, jest istnym mieczem Damoklesa nad każdym automobilistą, gdyż pojedyńczy koń znacznie łatwiej się stracha od pary, a przy tego rodzaju zaprzęgu woźnica absolutnie nad koniem swoim nie panuje. Znamy setki groźnych wypadków uderzenia dyszlem w przejeżdżający samochód, znamy wypadki, gdy dyszel przebił cały samochód od chłodnicy od tylnego mostu, znamy wypadki przebicia i zabicia kierowcy i pasażerów samochodu, znamy tysiące wypadków, w których szczęśliwie skończyło się tylko na mniejszem lub większem uszkodzeniu samochodu, znamy nawet wypadki przebicia koni u innych spotykanych na drodze zaprzęgów. Władze nasze poruszone ilością nieszczęśliwych wypadków, spowodowanych zwisającemi dyszlami przy wozach włościańskich, wydały kilka lat temu zarządzenie, że w ten sposób wolno zaprzęgać konia jedynie od lewej strony dyszla. To na pochwałę naszych Władz Administracji Ogólnej przyznać trzeba, że zarządzenie to zostało energicznie w życie wprowadzone, i że rzeczywiście obecnie przepisu tego włościanie nasi prawie powszechnie się już trzymają. Ale jeżeli chodzi o niebezpieczeństwo dla automobilistów, to zostało ono dzięki temu zarządzeniu zmniejszone tylko w bardzo minimalnym stopniu. Włościanie przedewszystkiem rzadko kiedy jeżdżą przepisową prawą stroną drogi. Z jakimś wprost żywiołowym uporem stale trzymają się oni lewej strony i wtedy dyszel tak jak i dawniej sterczy w kierunku spotykanego samochodu, a najmniejsze rzucenie się konia w stronę wolnej drogi, t. j. ku środkowi szosy pakuje dyszel w samochód. Pozatem woźnica tak samo w dalszym ciągu nie panuje nad swoim koniem.

Wobec co raz to powszechniejszego zaprzęgania w ten sposób konia, a to z powodu zubożenia warstw rolniczych i zmniejszenia się ilości utrzymywanych zwierząt pociągowych, koniecznem i niecierpiącem już zwłoki staje się wydanie ustawy, zabraniającej tego barbarzyńskiego systemu. Tembardziej byłoby to względnie łatwem do przeprowadzenia, że jak wspo-

mnieliśmy, zwyczaj ten przyjął się tylko w środkowej Polsce i w Małopolsce. Na wschód od Wisły konie zaprzęgane są na sposób rosyjski, na Zachodzie zaś Polski, tak jak i w reszcie Europy, zakaz ten więc dotyczyłby tylko stosunkowo nie tak wielkiego terytorjum Polski. Żadne demagogiczne względy nie powinny przy tem również odgrywać jakiejś roli, gdyż reforma taka naraziłaby zainteresowanych właścicieli wozów na minimalny tylko wydatek na dwa odejmowane dyszelki, zakładane na miejsce środkowego dyszla w razie zaprzęgania tylko jednego konia. Dużo uciążliwsze dla ludności rozporządzenia zostały, gdy zachodziła tego potrzeba, w czyn wprowadzone, niektóre nawet, jak wiemy, w rekordowym czasie. Zakaz zaprzęgania w ten sposób koni nie byłby nawet naruszeniem jakiejś zakorzenionej tradycji ludowej, gdyż system ten jest wykwitem stosunkowo nie tak dawnym i, jak pamiętamy to z naszych lat dziecinnych, dawniej szanujący się włościanin jeździł tylko parą koni, zaś w ten sposób zaprzęgał swoją chabetę jedynie ubogi żydek. Ten zwyczaj przyjął się w miarę kasowania przez włościan drugiego, trudnego do wyżywienia, konia z pozostawieniem dawniejszego parokonnego wozu. Dla tego bez żadnej napewno trudności dałoby się wyplenić ten barbarzyński system, gdyby tylko nasze Władze powołane pomyślały wreszcie o opracowaniu odnośnej ustawy czy rozporządzenia. Sprawa ta jest może napozór drobna, ale dotyczy ona bezpieczeństwa publicznego i dla tego nie powinna ona być lekceważoną. I dla czego ostatecznie Polska, będąc państwem o starej kulturze, musi na niektórych odcinkach kłuć w oczy tolerowaniem niespotykanego już gdzieindziej barbarzyństwa?

Ś. P. INŻ. RYSZARD MINCHEJMER

Automobilizm polski poniósł znowu wielką i niepowetowaną stratę. W dniu 30 września zmarł po krótkiej chorobie ś. p. inż. Ryszard Minchejmer, radca Ministerstwa Komunikacji i członek Komitetu Automobilklubu Polski.



Ś. p. inż Minchejmer był synem znanego i zasłużonego na polu muzycznem kompozytora, Adama Minchejmera. Urodził się On w Warszawie w r. 1875. Szkoły średnie ukończył w Warszawie w r. 1892, zaś w r. 1899 Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, poczem otrzymał On stanowisko w Kaukaskim Okręgu Komunikacyjnym, w dziale drogowym. Wojna zaskoczyła Go w Karsie, t. j. na pograniczu tureckiem, wskutek czego zaraz na początku działań wojennych dostaje się do niewoli, w której pozostaje aż do rozgromienia Turcji w r. 1918. Do Polski powrócił w r. 1919 i natychmiast wstąpił na służbę państwową polską do Ministerstwa Robót Publicznych. W r. 1922 został ś. p. inż. Minchejmer mianowany Inspektorem Drogowym Ministerstwa Robót Publicznych, a po zlikwidowaniu tegoż Radcą Ministerstwa Komunikacji.

S. p. inż. Minchejmer pracował cały czas w Departamencie Drogowym, w którym prowadził dział ruchu motorowego. Praca ustawodawcza i naukowa — to była dziedzina, której oddawał się ś. p. inż. Minchejmer z największym zapałem. Władając świetnie kilkoma językami interesował się On wszystkiem, co działo się w tym zakresie na szerokim świecie i pragnął obdarzyć Polskę wszystkiemi zdobyczami postępu w dziele reglementacji ruchu drogowego oraz w dziedzinie techniki drogowej. Jego to dziełem były wszystkie przepisy regulujące ruch pojazdów mechanicznych i normujące publiczną komunikację drogową, a jak skrupulatnym a równocześnie szerokim umysłem był ś. p. inż. Minchejmer, tego dowodem, że w miarę do-

konywanych na świecie ulepszeń technicznych w dziale pojazdów motorowych oraz w dziale budowy dróg, rewidował On swoje poglądy na pewne przepisy prawne i inicjował nowelizacje obowiązujących ustaw drogowych, idąc stale z postępem i z duchem czasu.

Ś. p. inż. Minchejmer interesował się nietylko stroną prawną i naukową automobilizmu, ale w miarę posiadanego wolnego czasu współdziałał czynnie z wszelkiemi podejmowanemi w kraju pracami i poczynaniami, dotyczącemi ruchu samochodowego i komunikacji autobusowej. Jednocześnie znajdował On czas na żywy udział w pracy społecznej. Należał On do Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów drogowych, w którem był członkiem zarządu, do Turingklubu, Towarzystwa Krajoznawczego, Stowarzyszenia Polsko-Francuskiego, Warszawskiego Towarzystwa Przyjaciół Sztuki, Warszawskiego Towarzystwa Muzycznego, Sekcji Moniuszki i t. d. Żywy Jego umysł interesował się nietylko sprawami zawodowemi, ale wszystkiem, co składa się na życie kulturalne, zarówno w dziale dóbr materjalnych jak i w dziedzinie sztuki. Wyniósłszy z domu rodzicielskiego wysoką kulturę muzyczną szczególnem zamiłowaniem otaczał muzykę, co położyło wyraźne piętno na jego charakterze, w którym wyczuwało się wiele idealizmu i jasnego optymizmu. Lotnością i żywotnością swego umysłu ś.p. inż. Minchejmer, choć tyle lat spędził na obczyźnie doskonale uosabiał, typ mieszkańca naszej stolicy.

Ś. p. inż. Minchejmer wielokrotnie delegowany był w charakterze przedstawiciela Rządu na różne Zjazdy międzynarodowe i Kongresy, jak np. w sprawie konwencji drogowej, Zjazdy Międzynarodowe Rady Turystycznej, na Kongresy Drogowe i t. d. Ostatnio delegowany był, jako przewodniczący polskiej delegacji na VII Międzynarodowy Kongres Drogowy w Monachjum. W niespełna tydzień po powrocie z Monachjum śmierć nieubłagana przecięła pasmo Jego czynnego życia. Z licznych tych podróży przywoził ś. p. inż. Minchejmer bogaty materjał informacyjny, który następnie służył Mu za wzór przy roztrzyganiu szeregu zasadniczych zagadnień w dziedzinie ruchu drogowego.

Na terenie Automobilklubu Polski rozwijał również ś. p. inż. Minchejmer żywą działalność uczestnicząc stale we wszystkich obradach i pracach Klubu i służąc mu zawsze czynną pomocą, czy to w stosunkach z Władzami, czy też przy reprezentowaniu Klubu nazewnątrz. Ś. p. inż. Minchejmer znajdował również czas na dzielenie się swemi bogatemi wiadomościami z czytelnikami naszego pisma. Mamy wszak wszyscy jeszcze w pamięci szereg nadzwyczaj interesujących artykułów z dziedziny budowy dróg reglementacji ruchu i rozwoju przemysłu samochodowego zagranicą, podpisanych jego nazwiskiem. Ze śmiercią ś. p. inż. Minchejmera traci Auto jednego z najlepszych współpracowników i prawdziwie oddanego przyjaciela.

W życiu codziennem odznaczał się ś. p. Minchejmer wielką pogodą. Był On niezwykle uczynnym i wyrozumiałym, jednak zdecydowanym w swojem zdaniu i nie idący na kompromis. Prawość była wybitnym rysem jego charakteru co w połączeniu z uprzejmością i towarzyskością jednało Mu licznych przyjaciół. Wiadomość o Jego niespodziewanej śmierci głębokim żalem napełniła serca wszystkich, którzy kiedykolwiek z Nim się zetknęli.

Ś. p. inż. Minchejmer osierocił Żonę, również współpracowniczkę naszego pisma oraz Syna, inżyniera w Państwowej Wytwórni Samochodów. Dotkniętej tym niespodziewanym ciosem Rodzinie Redakcja Auta składa na tem miejscu kondolencje oraz wyrazy głębokiego żalu i współczucia.

Cześć Jego pamięci!



Ogólny widok opactwa Cystersów w Sulejowie. *(H. Poddębski).*

PIOTRKÓW—SULEJÓW—RADOM

Dzięki tegorocznej wczesnej wiośnie sezon turystyczny zmienił również swą zwykłą kolejność w stopniowaniu wycieczek. Maj zawsze przeznaczony był na wycieczki miejskie i podmiejskie, rzadko kiedy bowiem pogoda i ciepło zachęcały do dalszych wyjazdów.

W tym roku wczesne kwitnienie drzew i słoneczne ciepłe dni wygnały nas dość wcześnie w szeroką dal, czyli na dalekie zwiedzanie i poznawanie Ojczyzny.

A piękną jest ta nasza ziemia, choć tak rzadko i niechętnie jeszcze zwiedzana przez swoich synów.

Dla jednych podobno dróg niema, dla innych koleje nie tak chodzą, jak powinny, a wreszcie przytacza się na usprawiedliwienie swej niechęci ostatni, ale najmocniejszy argument, że w Polsce niema nic godnego widzenia.

Niema może dla tych, którzy na naszej szerokości geograficznej szukają cyprysowych gajów, ciepłego morza południowego, lub ruin odpowiadających rzymskiemu Colosseum. Ale dla tych, którzy Polskę naprawdę chcą poznać i lada wybój na szosie ich nie przeraża w drodze do tego celu, kryje ona w sobie jeszcze wiele, bardzo wiele piękna i ciekawych wrażeń.

Na potwierdzenie tych słów pragnę opisać tu wrażenia z krótkiej, 400 kilometrowej niespełna wycieczki jednodniowej, którą odbyłam w jedną z ubiegłych niedziel.

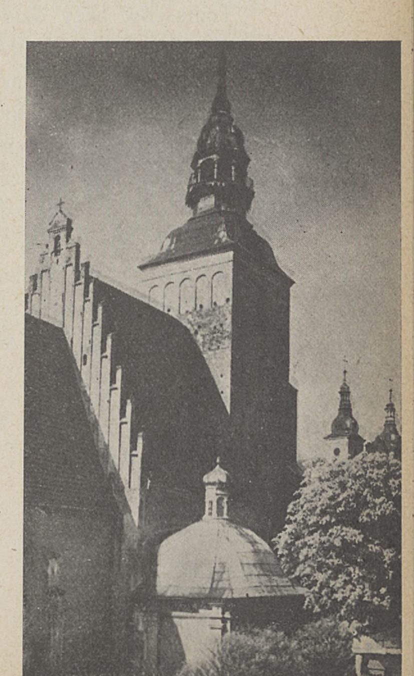
Słonecznym, choć chłodnym rankiem, gdzieś koło godziny szóstej, opuściliśmy pogrążoną we śnie Warszawę i przez rogatkę grójecką skierowaliśmy się ku Spale. Droga, aczkolwiek jeździ nią tak często sam Pan Prezydent i najwyżsi dostojnicy państwa, nie robi wcale reprezentacyjnego wrażenia.

Naturalnie automobilistom polskim takie szczegóły, jak defekty na szosie nie mogą zepsuć humoru i zapału do jazdy, bo cóżby w takim razie robili w letnie niedziele i święta. Jeździć trzeba więc koniecznie i to pod hasłem kto kogo przetrzyma: czy turystyka zmusi władze do szybszej naprawy szos, czy też zniszczone szosy zatamują całkowicie turystykę w Polsce.

Tymczasem jedziemy, wchłaniając w płuca przeczyste, balsamiczne powietrze pól i lasów i napawając się pięknym krajobrazem.

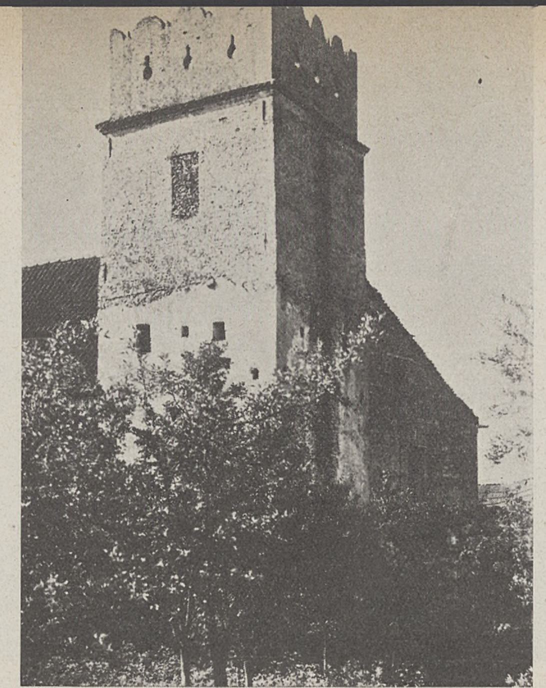
W Lubochni drogi rozchodzą się. Jedna krótsza prowadzi wprost do Spały, druga wiedzie przez Tomaszów do Piotrkowa. Wybieramy tę drugą.





Piotrków — Fara.

(H. Poddębski). *(Photo-Plat)*



Sulejów
Baszta opactwa.

gołów o dziejach pałacu i jego poprzednich właścicielach. Okazała ruina jest tylko jedynym dziś śladem dawnej świetności Wolbórza.

Od Wolbórza pojawiają się już coraz częściej we wsiach stroje ludowe, tworzące barwny i miły dla oka obraz. Kobiety i dzieci w każdej niemal wsi noszą innego koloru pasiaste spódnice i zapaski, i zdaje się, że ta subtelna różnica pozwala im na pierwszy rzut oka odgadnąć wzajemnie swe pochodzenie.

Wreszcie po przebyciu 130 kilometrów drogi, częściowo dobrej i częściowo złej, stajemy w Piotrkowie.

Był to wspaniały niegdyś gród trybunalski, w którym odbywały się przez wieki całe sejmy, synody duchowne i obradował sąd najwyższy Polski przedrozbiorowej — Trybunał. Dziś Piotrków robi wrażenie małego, opuszczonego miasta prowincjonalnego, pomimo swych 70,000 mieszkańców.

Zabytkami dawnej świetności miasta są dziś tylko duże stylowe kościoły, również stylowy choć popsuty przebudowami, zamek królewski, mieszczący obecnie muzeum Polskiego Tow. Krajoznawczego, a wreszcie szereg ślicznych starych kamienic.

Kilka szerokich ulic, ozdobionych skwerami i park tworzą t. zw. centrum nowoczesnego Piotrkowa. Tu zgromadziły się też wszystkie większe magazyny, stwarzając na tym jednym małym skrawku pozór dużego miasta, stanowiącego do wojny siedzibę gubernatora.

Dawna świetna przeszłość Piotrkowa przemawia do nas dopiero z murów kościołów i kamienic, koncentrujących się koło dawnego zamku, stojącego na Rynku Trybunalskim, na uboczu, jakby za miastem. Poprzednia powaga Piotrkowa przebija jeszcze dziś z tych murów, przywodząc na pamięć te chwile, kiedy gród ten gościł tygodniami całemi króla z dworem, i szereg magnatów i rycerzy, prawujących się tu i oczekujących wyroku.

W drugiej stronie za miastem, leży dawny tor wy-

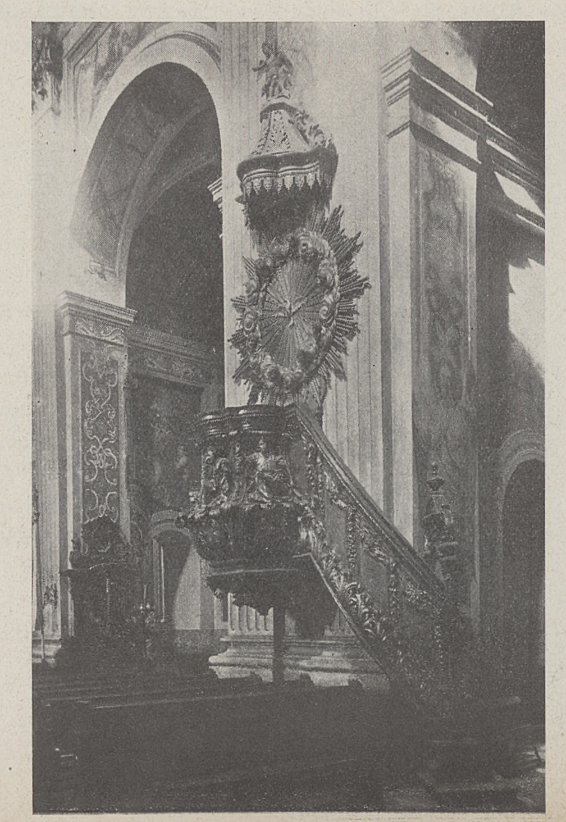


Piotrków — Klasztor Dominikanek.

Tomaszów liczy dziś około 30,000 mieszkańców i jest jednem ze schludniejszych miast w Polsce. Jest to duże ognisko przemysłowe, posiadające tkalnię i przędzalnie wełny, fabryki sukna, sztucznego jedwabiu, dywanów, oraz wyrobów żelaznych, maszyn i t. p.

Miasto zostało założone w XIX wieku, dzięki czemu nie posiada żadnych zabytków.

Nie zatrzymując się jedziemy dalej przez Wolbórz do Piotrkowa. W Wolbórzu zwraca naszą uwagę ładny kościół i okazałe ruiny pałacu za miastem. Niestety, nie udało nam się dowiedzieć żadnych szcze-



Piotrków —
Ambona w kościele
O. O. Jezuitów.

ścigów konnych, przypominający swym wyglądem w miniaturze tor warszawski. Do wojny, kiedy w Piotrkowie rządził gubernator i były stacjonowane liczne pułki wojsk, wyścigi tutejsze cieszyły się podobno dużem powodzeniem. Dziś tor zarośnięty jest trawą, a budynki wszystkie zniszczone chylą się ku ruinie. Wkrótce ma powstać w tem miejscu lotnisko prywatne L. O. P. P., jako nowoczesne wykorzystanie wolnego dogodnego terenu do lądowania.

Obok lotniska zbudowała jedna z większych firm budowlanych w Polsce prowizoryczną fabrykę betonowych płyt, które ułożone w pasy, mają być użyte do budowy dróg, pierwszych tego rodzaju w Europie, pomysłu polskiego inżyniera Martiniego. Chwilowo drogi takie projektowane są na odcinku Piotrków — Tomaszów — Łódź. Termin ukończenia budowy drogi przewidywany jest w listopadzie r. b., to też praca w fabryce wre i dziennie produkuje się już 350 wielkich płyt betonowych.

Opuszczamy Piotrków pod dziwnem wrażeniem. Z jednej strony nowoczesny rozmach przy budowie całego węzła schodzących się tutaj dróg, a z drugiej strony cicha powaga starych budynków miasta, pogrążonych w ciszy i wspomnieniach swej świetnej przeszłości.

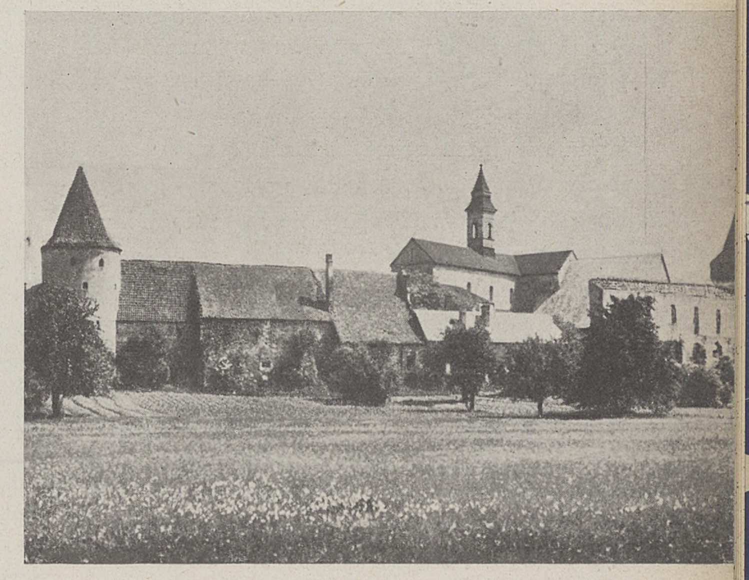
Jedziemy do Sulejowa, dawnej siedziby Cystersów, których opactwo do dziś dnia zachowane, choć zjedzone mocno przez czas, góruje nad doliną i płynącą w dole Pilicą.

Chociaż droga do Sulejowa jest w tej chwili, zdaje się, najgorszą w Polsce, a jazda na 20 kilometrach jej długości, wydaje się niemal wiecznością nie żałujemy trudów. Stajemy przed jednym z najwspanialszych i najbardziej zarazem malowniczych pomników kultury polskiej. Romański kościół Cystersów z XIII wieku, doskonale zachowany, otoczony jest kompleksem budynków klasztornych i murów warownych z basztami, pochodzących z tego samego czasu. Wojny, pożary i czas bardzo zniszczyły opactwo sulejowskie, które pomimo to do dziś dnia uchodzić może za perłę romańskiego budownictwa na ziemiach naszych. Cudny, świetnie zachowany portal kamienny i fasada kościoła, dwie baszty i brama wjazdowa, oraz malowniczo wznoszące się na stromem zboczu nad Pilicą mury obronne, doskonale pozwalają uprzytomnić sobie dawną świetność Sulejowa.

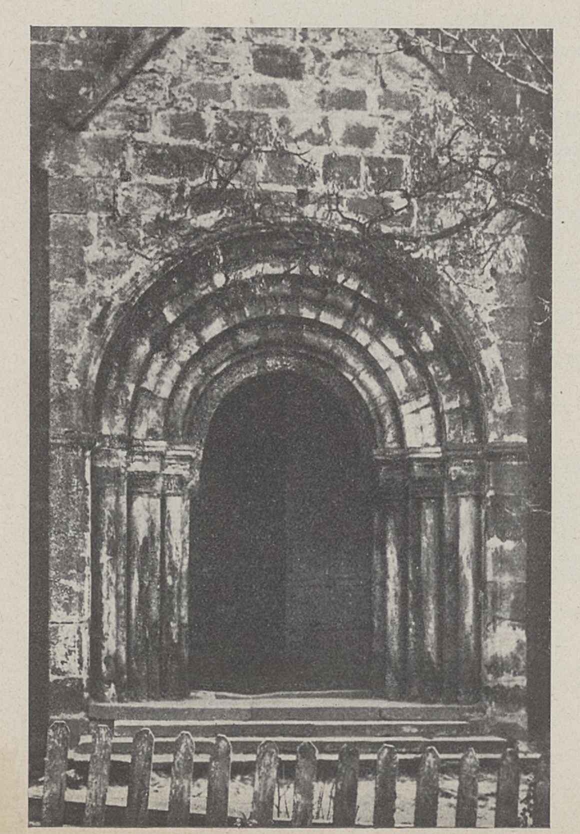
Tyle przeżyły mury opactwa, a tak świetnie potrafiły jeszcze w wielu miejscach zachować nienaruszone



Sulejów—Baszta O



Sulejów — Ogólny widok opactwa.



Sulejów — Portal romański kościoła w opactwie.



Sulejów — Romański kościół w opactwie.

piękno swej pierwotnej architektury. Refektarz z sufitem wspartym na jednym słupie, ażurowe ganki klasztorne, dawna zakrystja kościelna, i tyle, tyle innych szczegółów ściągają co roku do Sulejowa rzesze turystów, a zwłaszcza młodzieży. Niestety, fatalny stan szosy z Piotrkowa nie pozwala reklamować Sulejowa zagranicą, gdzie napewno wzbudziłby duże zainteresowanie dzięki swym ciekawym zabytkom i ściągał corocznie licznych turystów obcych.

Z Sulejowa jedziemy do Radomia. Droga wiedzie przez szereg miejscowości pełnych wspomnień, związanych z dziejami Polski, choć dziś pozbawionych zupełnie zabytków.

Pierwszem z kolei jest małe, powiatowe miasto Opoczno, o 8.000 mieszkańców, z zamkiem królewskim, przebudowanym na starostwo. Z zabytków dawnych miasta zachował się również gotycki kościół ceglany z XIV wieku.

Mijamy następnie Gielniów, skąd pochodził bł. Ładysław, patron Warszawy. Dla utrwalenia tego zdarzenia w pamięci miejscowej ludności i przejeżdżających turystów, stoi przy samej szosie za wsią okazała kapliczka murowana, zbudowana ku czci patrona naszej stolicy.

Przejeżdżamy Skrzynno, niegdyś siedzibę magnacką Piotra Własta, dziś małą zaniedbaną wioskę.

Przeszło 30 kilometrów dzieli Skrzynno od Radomia. Ten niegdyś stary gród, zachował do dzisiaj trzy stylowe kościoły, pełne ciekawych pamiątek. Miasto liczy dziś około 70,000 mieszkańców i jest ważnym centrum przemysłowem. Kilka szerokich, zwarto zabudowanych ulic nadaje Radomiu wygląd dużego miasta. Dzięki położeniu na skrzyżowaniu kilku ważnych dróg komunikacyjnych jest dziś Radom punktem węzłowym ruchu samochodowego.

Zaraz za Radomiem, koło Jedlińska, wjeżdżamy na nowo wybudowaną szosę, którą równo, gładko jak po stole wracamy do Warszawy. Gdyby nie jadące zygzakiem po szosie towarowe i chłopskie furmanki, oraz ciągle przemykający się bezładnie, lub ścigający rowerzyści, miałoby się wrażenie, że jesteśmy w Zachodniej Europie. Jest to bowiem jedna z nielicznych dziś w Polsce szos reprezentacyjnych, która na przestrzeni około 90 kilometrów jest bez przerwy jednakowo dobra i posiada nowoczesną nawierzchnię.

Szybkość jazdy tamuje jedynie chaotyczny ruch konny na szosie, dla którego wszelkie przepisy o ruchu, oświetlaniu pojazdów i t. d. jakby nie istniały. Inni niestety w Polsce przepisy układają, a inni jeżdżą po szosach, i dopóki nie nastąpi między temi dwiema grupami zasadnicze porozumienie i uzgodnienie, wiele trudności pokonywać będzie musiał normalny ruch samochodowy w Polsce.

W oddali zaczynają coraz wyraźniej połyskiwać światła Warszawy. Zegarki nasze wskazują ósmą godzinę. Tak więc w stosunkowo krótkim czasie, gdyż od chwili naszego wyjazdu upłynęło zaledwie 14 godzin, zdołaliśmy odbyć ciekawą wycieczkę, zapoznając się osobiście z szeregiem cennych zabytków naszego dawnego budownictwa, a wreszcie łyknąć potężny haust świeżego powietrza z naszych lasów i łąk, dający możność łatwiejszego wytrwania w murach miejskich, przy intensywnem tempie nowoczesnego systemu pracy.

Marja Szachówna.

Środkowa kolumna opactwa w refektarzu.



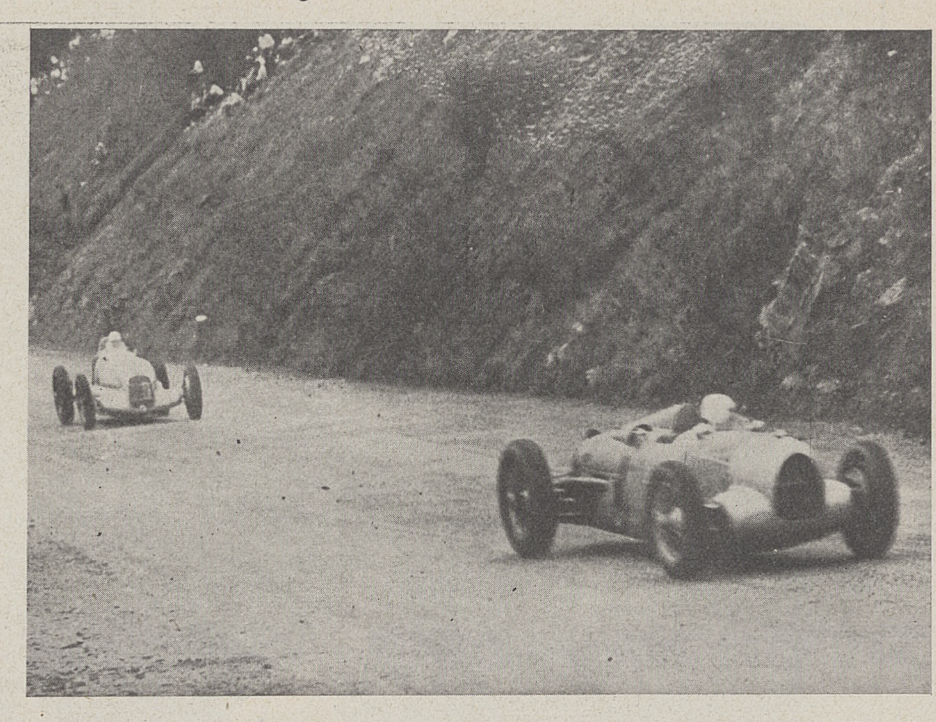
Sulejów
Kapitularz opactwa.

(wszystkie zdjęcia H. Poddębskiego).

WIELKIE ZAWODY MIĘDZYNARODOWE

Grand Prix Hiszpanji.

Doroczny wyścig o Grand Prix Hiszpanji został rozegrany w tym roku w dn. 23 września na torze Lasarte pod St.-Sebastian. Tor ten posiada długość 17 km. 315, wyścig zaś o Grand Prix Hiszpanji rozgrywany był na dystansie 519 km. 450, t. j. w 30 okrążeniach toru. Na starcie w dn. 23 września stanęło 14 zawodników, tych samych zresztą co we wszystkich innych zawodach tegorocznych. Wyścig ten, pomimo wyraźnej znowu przewagi wozów niemieckich, które od początku do końca prowadziły, był bardzo ciekawy z tego względu, że wszyscy zawodnicy dociągnęli swe wozy do najwyższego stopnia precyzji i na wyniki wyścigu w minimalnym tylko stopniu oddziałał przypadek. Wyścig poprowadził Stuck na Auto-Union, odsadzając się szybko od reszty współzawodników, ale w czwartem okrążeniu wycofuje się on i teraz na pierwsze miejsce wychodzi Caracciola na Mercedes-Benz. Na trzeciem miejscu trzyma się dzielnie Wimille na Bugatti. W 10-em okrążeniu spycha go z drugiego miejsca Fagioli na Mercedes-Benz. Po 20-em okrążeniu Fagioli wychodzi na 1-e miejsce. W 23 okrążeniu Wimille spada na piąte miejsce, zaś trzecie zdobywa Nuvolari na Bugatti. Przed końcem wyścigu Stuck, który przesiadł się na wóz Leiningena spycha Varzi'ego (Alfa-Romeo) z czwartego miejsca na piąte. Porządek ten pozostaje niezmienionym do końca wyścigu. Grand Prix Hiszpanji wygrywa więc L. Fagioli na Mercedes-Benz w 3 g. 19 m. 40 s. z przeciętną 156 km. 310. Drugim jest R. Caracciola na Mercedes w 3 g. 20 m. 47 s., trzecim T. Nuvolari na Bugatti w 3 g. 20 m. 47 s., czwartym v. Leiningen-Stuck na Auto-Union, piątym A. Varzi na Alfa-Romeo, szóstym J. P. Wimille na Bugatti i t. d. Wyścig ukończyło ogółem 11 zawodników. Tegoroczny wyścig o Grand Prix Hiszpanji był więc jeszcze jednem wielkiem zwycięstwem wozów niemieckich, ale jednocześnie uwidocznił doskonałość nowych Bugatti, które wbrew dosyć pesymistycznej co do tego opinji, okazały się bardzo szybkiemi i zdolnemi współzawodniczyć z wozami niemieckiemi, a jedynie szwankowały jeszcze nieco pod względem ostatecznego dosiągnięcia, zwłaszcza pod względem sprawności ich obsługi technicznej, która traciła zbyt wiele czasu na zaopatrzenie wozów.



Grand Prix Hiszpanji — Caracciola na przedzie za nim v. Stuck. (Keystone).



(Keystone).
Zwycięzca Grand Prix Hiszpanji — Fagioli.

Masarykuv Okruh 1934.
(Korespondencja własna).

Tegoroczny wyścig na trasie Masarykuv Okruh był ostatnią w sezonie wielką imprezą międzynarodową, a jednocześnie najpoważniejszą automobilową imprezą na terenie Czech. Ustalona data rozegrania wyścigu na dzień 30 września spowodowała, że na ostatnią tą rozgrywkę sezonu zjechały wszystkie asy Europy z najprzedniejszymi wozami. Zresztą kierownictwo zawodów dążyło do uzyskania wielkiej liczby zgłoszeń, przez ściągnięcie na start najdroższych gwiazd kierownicy.

Masarykuv Okruh 1934 był piątym z kolei wyścigiem rozgrywanym corocznie na tej trasie. I chociaż warunki imprezy zostały zasadniczo niezmienione — już po treningach do tegorocznego wyścigu można było się spodziewać

wielkich sensacyj. Wyniki lat poprzednich, choć bezwątpienia wartościowe, zdawały się być poważnie zagrożone. Nowe typy samochodów, zwłaszcza niemieckich, pozwalały na rozwijanie szybkości dotychczas na tej trasie nienotowanych. Rekord okrążenia Chirona z 1931 roku 14 : 24,8 został kilkakrotnie pobity już w pierwszym dniu treningów, który pozatem przyniósł liczne sensacje. W pierwszym dniu na 38 zgłoszonych wozów trenowało 15 z kat. do 1500 ccm., i 13 z kat. wozów dużych. Z czołowych jeźdźców główną uwagę zwracali Momberger, a zwłaszcza dobrze wszędzie znany Hans v. Stuck-Viliez (na Auto-Unionach), który pod koniec treningu wg. prywatnych obliczeń osiągnął czas 14 : 0,8, a więc dużo lepszy od rekordu Chirona 14 : 24,8. Pilnie również trenowali Henne na Mercedes Benz, Seaman i Eyston na MG, dalej liczni krajowi i zagraniczni jeźdźcy na Bugatti, Bjornstad na Alfa Romeo, a Benes i Szczyzcki na Wikov. Największą uwagę na treningach budziły wozy niemieckie Auto-Union i Mercedes Benz różniące się widocznie klasą i przygotowaniem od wozów innych jeźdźców. Firma Auto Union poza 10 mechanikami przysłała również do Brna jednego ze swych inżynierów, byłego jeźdźca fabrycznego Mercedesa, który osobiście objechał na trasie wszystkie Auto-Uniony. Przybył również konstruktor tych bolidów dr. inż. Porsche. Auto Union zwraca na siebie uwagę przez oryginalną konstrukcję i doskonałe trzymanie drogi. Te same cechy, choć może w nieco mniejszym stopniu przypisywano Mercedesom, których czołowy kierowca już na treningach zdobył sobie uznanie za swą precyzyjną jazdę.

Pierwszy dzień treningu przyniósł 3 wypadki. W Żebetinie najechał na barjerę i rozbił przód swego Waltera Manousek, podobne wypadki mieli jeźdźcy na wozach Bugatti, a to Pohl i Burggaller — zeszłoroczny zwycięzca kat. poniżej 1500 ccm. Dalszym poważnym wypadkiem na treningach była śmierć niedoświadczonego kierowcy czeskiego Brázdil'a na Alfa Romeo.

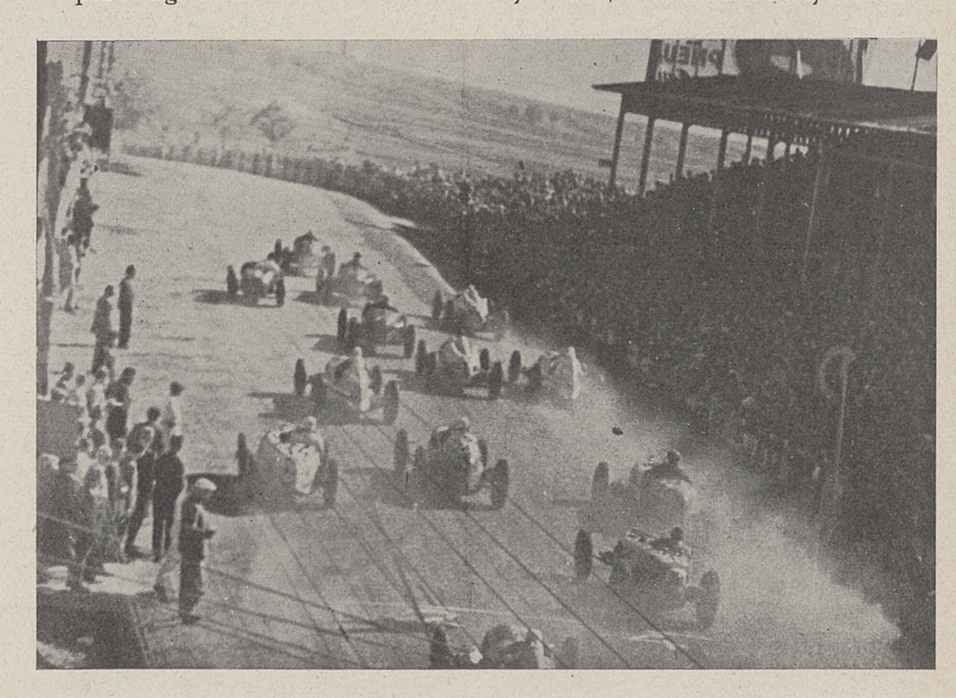
Przyjazd ekipy 3 Alfa-Romeo Monoposto ze Scuderia Ferrari był sensacją. Jeźdźcy z tej stajni, od pierwszego okrążenia w treningu zdawali się studjować możliwości. Przy pobieżnem bowiem już rozejrzeniu się w sytuacji, można było założyć, że impreza tegoroczna będzie posiadała charakter odmienny od dotychczas rozgrywanych. Dwie rzeczy były pewne, że jeżeli pogoda dopisze to rekord trasy będzie poprawiony i że czołowe miejsca dużej kat. dostaną się jeźdźcom niemieckim.

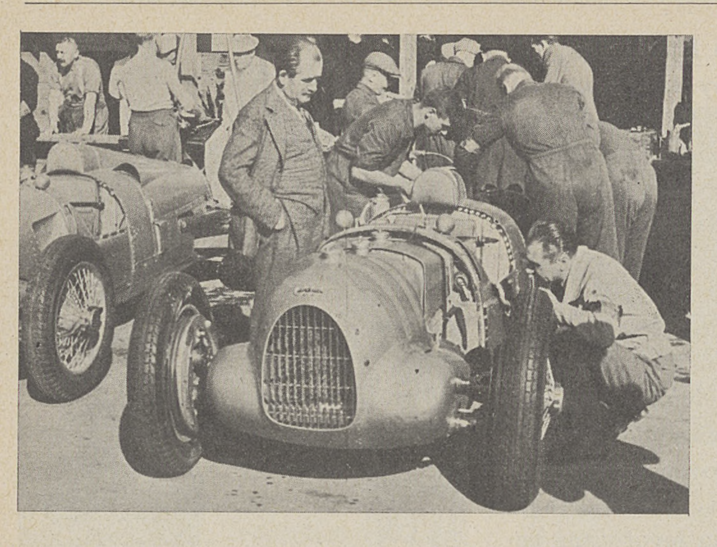


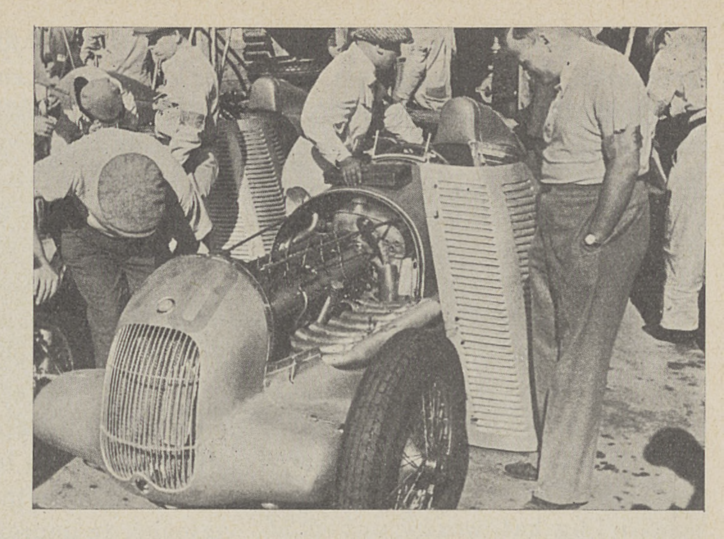
Zwycięzca Masarykuv Okruchu Hans v. Stuck-Viliez.

W y ś c i g. W niedzielę, przy wspaniałej pogodzie w obecności nieprzejrzanych tłumów, w których ponad 200.000 mogło się wykazać biletami — rozpoczęto wyścig. O g. 10.20 zawodnicy dosiedli wozów, o 10.28 uruchomili silniki, o 10.30 opadła biała chorągiew startera.

Z miejsca wysunął się Stuck tak, że już przy końcu trybun miał 100 mtr. przewagi nad Chironem. W 3 minuty po odjeździe 17 wozów dużej kat. — wystartowało 15 z małej kategorji (poniżej 1500 ccm.). Od startu prowadził Schmidt przed Eystonem i Burggallerem. Jednak przy końcu trybun wyraźnem było, że Farin wysunie się na czoło. Ostry start obu kategorji dowodził, że w roku obecnym maksymalne szybkości będą bezwątpienia podwyższone, a czas mierzony Stucko-


Masarykuv-Okruh — Start wozów kategorji większej.





Masarykuv-Okruh.

Inż. Dr. Porsche dogląda ostatecznego przygotowania Auto-Unionów. *Ostatnie sprawdzenie na standzie Mercedes-Benzów.*

wi na treningu nie był fałszywy. W dziesięć minut po starcie dużej kategorji, kiedy napięcie na trybunach wzrosło, doszły z trasy wiadomości, że Stuck prowadzi przed Caracciolą, Nuvolari protestuje, że Fagioli nie chce go przepuścić, a Czech Sojka wycofał się.

O 10.44 przejechał przed trybunami Stuck, a za nim Fagioli, Nuvolari, Caracciola, Varzi, Leiningen, Chiron i Comotti. W kat. wozów lekkich w drugiem okrążeniu utworzyła się kolejność Farina, Burggaller, Schmidt, Eyston i Seaman. Dla zorjentowania się w tempie wyścigu przytaczam czasy pięciu pierwszych zawodników, które są lepsze od rekordu: Stuck 13.55.1, Fagioli 14.06.7, Nuvolari 14.15.1, Caracciola 14.16.7. Varzi 14.40. W kat. wozów słabszych kolejność ustalona w pierwszych okrążeniach, poza małemi zmianami na dalszych miejscach pozostała aż do finiszu bez zmiany.

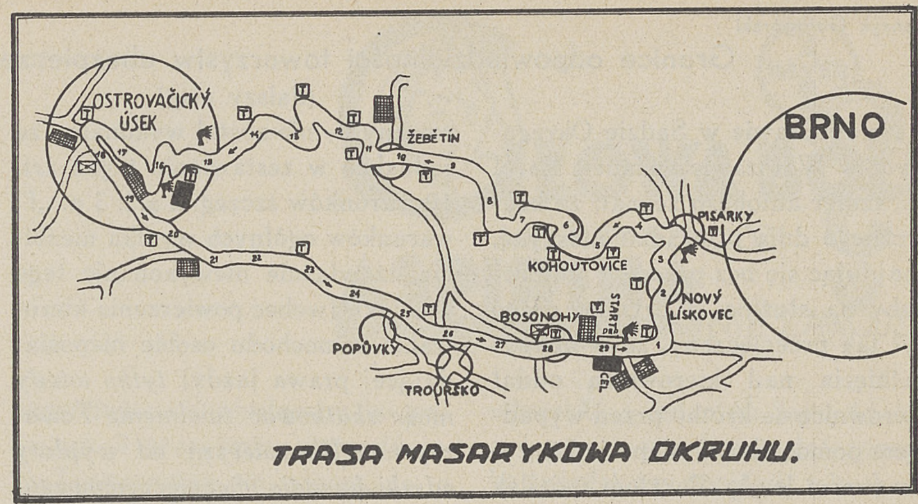
W dalszym przebiegu wyścigu na uwagę zasługuje 5-e okrążenie dzięki walce między Nuvolarim a Caracciolą. Ten ostatni broni wyprzedzenia, a Nuvolari stale protestuje. W rezultacie mija Caracciolę. W szóstem okrążeniu Fagioli wyprzedza Stucka najwyżej na 15 mtr., mając Nuvolariego o 500 mtr. za sobą. W 7 okrążeniu Stuck ponownie zwiększył tempo i już na wirażach, Ostrovacicky Usek objął prowadzenie. To okrążenie było rekordowem okrążeniem Stucka (13.27.9). Po ósmem okrążeniu rozpoczęło się tankowanie faworytów. Pierwszy zatrzymał się Stuck, umożliwiając Fagioliemu chwilowe wyprzedzenie. Dalej zatrzymują się Farina, Caracciola, Leiningen i Sebastian— który jechał na wozie chorego Mombergera (Auto Union). Nuvolari usiłował wyzyskać sytuację, jednak Stuck odjeżdżając od standu z miejsca objął prowadzenie, by w 9-em okrążeniu minąć Fagioliego, który musiał tankować. W 12 okrążeniu Fagioli uzyskał najszybsze okrążenie dnia i nowy rekord Masarykuv Okruhu czasem 13.17.2. Fagioli prowadził do 14 koła — 2 min. przed Stuckiem, za którym w 4 min. jechał Nuvolari. W 15 okrążeniu Fagioli staje i zmienia świece. Stuck go wyprzedza i temsamem kolejność zawodników dużej kategorji zostaje zdecydowana. Do końca wyścigu nie ma już żadnych zmian i tak przed w pół do trzecią Stuck kończy wyścig — podjeżdża do swego standu i odbiera pierwsze gratulacje od konstruktora Porsche. Dostaje wawrzynowy wieniec, a szalejąca publiczność zagłusza oklaskami grany hymn. W tym momencie kończy wyścig Fagioli, a za nim Nuvolari. Czwartym na mecie jest Farina — doskonały włoski zawodnik — zwycięzca kat. do 1500 ccm.

Na 32 zawodników, odpadło 7, a są to: Caracciola (Mercedes Benz), na Bugatti: Chiron, Wimille, Schellenberg, Hell, Benoist (razem 5), na Alfa Romeo: Comotti i Bjornstad.

Ostatni tegoroczny wyścig zamknął serję międzynarodowych zmagań w dziedzinie sportu i rywalizacji technicznej. Rok obecny przyniósł wiele niespodzianek, przez nowe konstrukcje — pozwolił na osiągnięcie wspaniałych wyników sportowych, ale też i miał wielkie tragiczne żniwo. Siedmiu zawodników, uczestników Masarykowego Okruhu z lat poprzednich zabrakło w tym roku na starcie, a są to: Lobkowitz, von Morgen, Bouriat — a dalej najnowsze tragedje. Guy Moll — zabity w zawodach o puhar Pecary, Hamilton — Grand Prix Berna i, ciągle w Czechach wspominana Edith Fritsch, której ostatniemi zawodami była Alepsjak jazda. W treningu do tegorocznego Masarykowego Okruhu zginął Brâzdil. Młody zawodnik, Brázdil, startował po raz pierwszy. Nie potrafił opanować swego wozu przy szybkości 180 km/g. i stąd pierwszy jego wyścig był zarazem ostatnim.

Pod względem klasyfikacji maszyn, tak w tegorocznym Masary-

kuv Okruhu jak i w wielu ostatnich wyścigach sezonu — pierwszeństwo oddać należy technice niemieckiej. Wozy Mercedes Benz i Auto Union od chwili ich ukazania się były głównemi ośrodkami zainteresowań. Ich wielki sukces na tegorocznym Masarykuv Okruhu jest wynikiem b. starannego przygotowania maszyn i doboru ludzi, którymi to atutami nie mogła się wykazać ani stajnia Ferrari ani grupa Bugatti. Ta ostatnia, przy konkurencji niemieckiej i włoskiej prawie że już przestała wchodzić w rachubę. Zresztą zawodnicy Bugatti zdawali się lekko traktować wyścigi, i nie liczyć się z ewentualnością zajęcia lepszych miejsc. Alfa Romeo broni się dalej, jednak przy konkurencji niemieckiej coraz trudniej utrzymać się jej na pierwszych miejscach. W tegorocznym Masarykuv Okruhu marka ta zajęła 5 miejsce (Varzi). Dawny jej as Nuvolari coraz chętniej startuje na Maserati, świetnym wozie włoskim, który konsekwentnie pnie się w hierarchji wozów wyścigowych. Z wozów czeskich startowały dawniej już znane Walter, Wikov i Z — nie mogły one jednak sprostać konkurencji zagranicznej. Na 11 zawodników czeskich, 6 startowało na wozach krajowej produkcji. Anglicy na MG — Eyston i Seaman, wykazali wybitną klasę europejską. Pierwszy znany jest jako rekordzista na małolitrażowych wozach tej marki.



Wyniki szczegółowe:

Kat. ponad 1500 c.

Dystans 17 okrążeń: 495.414 km.

1. Stuck, Auto-Union 3 : 53 : 27.9 godz.

średnia godz. 127.440 km.

2. Fagioli, Mercedes - Benz 3 : 56 : 24.5 godz.
3. Nuvolari, Maserati 3 : 57 : 14.1 godz.
4. Leiningen, Auto - Union 4 : 02 : 05.2 godz.
5. Varzi, Alfa-Romeo 4 : 04 : 08,9 godz.
6. Henne, Mercedes - Benz 4 : 02 : 12.6 godz.
7. Sebastian, Auto-Union, 16 okrążeń — jechał zamiast Mombergera, który w sobotę zaniemógł.

Kategorja poniżej 1500 cm^3.

Dystans 15 okrążeń: 437.130 km.

1. Farina, Maserati 3 : 58 : 49 godz.

Średnia godz. 109,08 km.

2. Burggaller, Bugatti 4 : 01 : 32.4 godz.
3. Sojka - Schmidt, Bugatti 4 : 01 : 44.4 godz.
4. Eyston, M. G. 4 : 01 : 47 godz.
5. Seaman, M. G. 4 : 01 : 57.8 g.
6. Host'álek, Z. 4 : 09 : 27.6 godz.
7. Szczyzycki, Wikov. 4 : 12 : 56.3 godz.

Historja zawodów na trasie Masarykova Okruhu w cyfrach:

1930. von Morgen-Leiningen, Bugatti 4 : 54 : 16.6 godz. — najszybsze okrążenie 15 : 01,9 godz, średnia godz. 116,322 km.

1931. Chiron, Bugatti 4 : 12 : 07.46 godz. — najszybsze okrążenie 14 : 24,8 godz., średnia godz. 121.284 km.

1932. Chiron, Bugatti 4 : 37 : 29,7 godz. — najszybsze okrążenie 14 : 44 : 9 godz.

1933. Chiron, Alfa - Romeo 4 : 50 : 22.8 godz. — najszybsze okrążenie 15 : 21.00 godz.

1934. H. v. Stuck, Auto - Union 3 : 53 : 27.9 godz. — najszybsze okrążenie Fagioli 13 : 17 : 02 godz.

Z ŻYCIA KLUBÓW

Zakończenie sezonu sportowego P. A.

Dnia 30 września r. b. przy cudownej pogodzie odbył się tradycyjny pościg za lisem, zorganizowany przez P. A. na zamknięcie sezonu. Lis w osobie prez. kom. sport. p. R. Heymanna został złapany w przepisowym czasie w lasach między szosą Inowrocławską a Toruńską. Pierwszą nagrodę z rączek uroczej komandorowej p. Szymczakowej otrzymał p. H. Lund. Drugą p. L. Stenzel, trzecią p. Janecki. Piłka nożna na stadjonie miejskim i tenis zmniejszyły ilość gości, jednak zgórą 60 osób zasiadło do towarzyskiego podwieczorku w Brzozie, gdzie została wypita przez rzeczywistych członków klubu tradycyjna braterska lampka wina, a Komitet pań z dzielną wiceprezeską p. Stenzlową częstował gości doskonałemi plackami własnej roboty. Prezes Klubu w imieniu kolegów wzniósł zdrowie zaproszonych prezesów Bydgoskich klubów sportowych.

Wesoły nastrój i tańce miały tyle uroku, że zabawa skończyła się dopiero w późnych godzinach.

W tymże dniu zostało przekazane na ręce Pani Prezydentowej Mościckiej do Jej dyspozycji złotych 1000, zebrane pośród członków Klubu, na rzecz powodzian.

Henryk Gołogórski

Granice odpowiedzialności towarzystw ubezpieczeń za „autocasco"

(dalszy ciąg)

Na rozprawie w Sądzie Okręgowym w Warszawie świadek Karol G., szofer autobusu zeznał, że krytycznego dnia prowadził maszynę, znajdując się bez przerwy półtorej doby na służbie, w wyniku czego był tak przemęczony, że w obawie zaśnięcia nad kierownicą oddał kierownicę na krótko przed wypadkiem pomocnikowi, nieposiadającemu prawa jazdy. Pozatem świadek zeznał, że kierownicę oddał w drodze, kiedy nie był przy tem obecny nikt z powodowej firmy, będącej właścicielem autobusu (stwierdzenie tej okoliczności stało się potem podstawą wyroku). Świadek Józef U., pomocnik szofera zeznał, że to on w krytycznym momencie prowadził maszynę na polecenie szofera, nie posiadając jednak prawa jazdy; ponadto zeznał, iż przed wypadkiem parokrotnie prowadził samochód w obecności właściciela. Po zamknięciu przewodu sądowego i wysłuchaniu przemówień rzeczników stron, Sąd Okręgowy, zważywszy: (podajemy główniejsze motywy wyroku):

1) że, jak wynika z zeznań świadków szofera G. i pomocnika U. wypadek stał się w chwili, kiedy samochód quaestionis prowadził nie szofer G., lecz właśnie pomocnik jego U., przyczem prowadził je na zlecenie tegoż G. i nie posiadając wogóle prawa jazdy,

2) że słuszny jest przeto zarzut strony pozwanej, iż warunek w art. 10 warunków szczególnych zawarowany — nie został wykonany, że jednakże w zestawieniu tegoż art. 10 warunków szczeg. z art. 3 p. „f" warunków ogólnych wynika niezbicie, iż właśnie niewykonanie tego warunku (wobec powierzenia kierowania samochodu osobie nieposiadającej prawa jazdy) *tylko wtedy może skutkować zwolnienie Towarzystwa Ubezpieczeń od wypłaty odszkodowania ubezpieczeniowego, gdy właściciel samochodu o tem wiedział lub wiedzieć musiał,*

3) że z dalszych zeznań świadków G. i H. wynika, iż kierownicę oddał szofer pomocnikowi już w drodze, kiedy więc nie był przy nim obecny nikt z powodowej firmy, a zatem o tej zamianie nikt nie wiedział ani wiedzieć nie mógł,

4) że na mocy tych przesłanek należy wkońcu oprzeć się na art. 1 warunków ogólnych i wobec powyższych ustaleń uznać, iż winy zastrzeżonej w polisie (culpa levissima) ze strony ubezpieczycieli — to jest firmy powodowej — nie było, a co zatem idzie i odpowiedzialność pozwanego Towarzystwa uchylona być nie może, — że wreszcie stopień zniszczenia (według opinji inspektorów Tow. Ubezp.) jest taki, że nie opłaci się robić remontu, a zatem słuszna jest wysokość wymaganej sumy zł. 37.000.

postanawia:

zasądzić od Towarzystwa Ubezpieczeń P. na rzecz powodowej firmy V. sumę zł. 37.000 z odsetkami prawnemi i kosztami procesu.

Powyższy wyrok Towarzystwa Ubezpieczeń zaskarżyło do Sądu Apelacyjnego w Warszawie, domagając się uchylenia wyroku i oddalenia powództwa.

W uzasadnieniu apelacji Towarzystwo Ubezpieczeń rozwinęło następującą argumentację: Podstawą stosunku prawnego pomiędzy firmą powodową i pozwaną jest umowa ubezpieczeniowa. Stosownie do art. 1134 Kod. Cyw. „umowy prawnie zawarte stają za prawo dla tych, którzy je zawarli. Wykonywane być winny z dobrą wiarą". Umowa nie była wykonywana z dobrą wiarą, skoro szofer G. był półtorej doby na służbie i tak przemęczony miał polecone prowadzić autobus. Było to z chęci zysku świadome narażanie ludzi na śmierć lub kalectwo, a autobusu — na rozbicie. W tych warunkach nietrudno było przypuszczać, że szofer G. raczej odda kierownicę pomocnikowi, niż nad nią zaśnie, a to tembardziej, że pomocnik ten wielokrotnie przy właścicielu autobus prowadził, wbrew wymogom Rozporządzenia (§ 52 p. 3. Dz. U. 41/28 poz. 396). Właściciel autobusu, oszczędzając na utrzymaniu drugiego szofera i nakładając na jednego obowiązki ponad miarę, musiał wiedzieć, że ten będzie się wyręczał chłopakiem, co zresztą ten czynił wielokrotnie w obecności właściciela. A zatem *właściciel samochodu nie może się zasłaniać okolicznością, że akurat w krytycznym momencie sam w autobusie nie jechał, bo nietylko, że o wyręczaniu się chłopakiem wiedział, ale je zgóry aprobował.* W tych okolicznościach już sam punkt „f" art. 3. Ogólnych Warunków polisowych wystarcza do odmowy odszkodowania, tembardziej zaś odrzucenie żądania odszkodowania musi mieć miejsce wobec brzmienia art. 10

Warunków Szczególnych, obostrzających przepis art. 3-go ze względu na specjalne ryzyko (autobus, codzienna jazda).

Na rozprawie przed Sądem Apelacyjnym pełnomocnik powodowej firmy wnosił o zatwierdzenie wyroku, zaś rzecznik Towarzystwa w ustnem rozwinięciu zasad apelacyjnych wnosił o uchylenie wyroku.



Sąd Apelacyjny po wysłuchaniu głosów pełnomocników stron postanowił zaskarżony wyrok Sądu Okręgowego zatwierdzić i zasądzić na rzecz firmy powodowej koszty procesowe za obie instancje. Przy ferowaniu takiego wyroku Sąd Apelacyjny oparł się na motywach Sądu Okręgowego, zaznaczając, iż „przesłanki Sądu Okręgowego są słuszne i Sąd Apelacyjny je podziela"; pozatem Sąd Apelacyjny szereg motywów rozwinął, z których ważniejsze uwypuklą czytelnikowi płaszczyznę, na której stanął Sąd.

Zarzut skargi apelacyjnej — powiada w swych motywach Sąd Apelacyjny — iż przez powodów nie zostały zachowane warunki art. 3 przepisów ogólnych ubezpieczenia samochodów, bo w chwili wypadku autobus był prowadzony przez osobę niemającą prawa jazdy i dlatego Towarzystwo za szkody nie odpowiada, jest niesłuszny, bo tenże art. 3 przy końcu przewiduje, że Towarzystwo nie odpowiada, o ile ubezpieczyciel o takiej jeździe wiedział lub wiedzieć musiał. W danym wypadku, jak zeznał świadek U., szofer G. kazał świadkowi siąść przy kierownicy i prowadzić samochód dopiero w drodze, za Ostrowią Maz., wobec stwierdzenia tego faktu jasną jest rzeczą, że prawny właściciel samochodu, firma V. o tym fakcie wiedzieć nie mogła, bo nikt z jej przedstawicieli w drodze nie był, na co zresztą zwrócił uwagę i świadek U. (pomocnik), mówiąc, że jego zdaniem właściciele o tej zmianie prowadzącego nie wiedzieli, bo świadek umawiał się z szoferem. Zeznaniom świadka G. szofera, który był pośrednim sprawcą katastrofy i który stwierdził, że był przepracowany i że z wiadomością właściciela polecał prowadzić często samochód pomocnikowi U. — zdaniem Sądu Apelacyjnego — nie można dać wiary, bo świadek ten zeznawał tak, chcąc zmniejszyć swoją winę i odpowiedzialność, co jednakże niczem innem potwierdzone nie zostało. Wobec powyższego Sąd Apelacyjny uznał, że żadnej winy ze strony właścicieli samochodu nie było, bo szoferem zgodnie z warunkami umowy ubezpieczenia był G., posiadający prawo jazdy, który bez wiadomości właściciela zastąpił się przez pomocnika U. nieposiadającego prawa jazdy. Reasumując, Sąd Apelacyjny wypowiada pogląd zasadniczy, że *taka okoliczność, która nastąpiła bez wiedzy i udziału ubezpieczonego i bez jego winy spowodowała wypadek, winna skutkować wypłatę ubezpieczenia*, bo właściciel nawet nie mógł zapobiec temu, aby w drodze szofer nie zastąpił się przez pomocnika. (Dokończenie nastąpi).

KONGRES GEOGRAFICZNY A AUTOMOBILIŻM

W dniach 23—31 sierpnia roku bież. odbył się w Warszawie 14-ty Międzynarodowy Kongres Geograficzny (pierwszy Międzynarodowy Kongres Geografów odbył się w Paryżu w roku 1889). Na Kongres ten zjechali się delegaci około czterdziestu państw, przywożąc z sobą ciekawe materjały naukowe w tych materjach, nad którymi obradować miał Kongres. Jak szeroki był zasięg zainteresowań Kongresu stwierdza fakt, że program podzielił obrady uczonych pomiędzy sześć sekcyj, z których każda obejmowała inną dziedzinę geografji. Sekcja I. — kartograficzna, zajmowała się zagadnieniem kartografji i wszelkiemi, związanemi z tem zagadnieniami; na posiedzeniach tej sekcji wygłoszono ogółem 30 referatów w językach: francuskim, angielskim i niemieckim. (wogóle — wolno było wygłaszać referaty w jednym z sześciu języków: francuskim, niemieckim, angielskim, hiszpańskim, włoskim i polskim). Sekcja II — obradowała nad głównym tematem zainteresowań Kongresu: geografją fizyczną; wygłoszono tu ogółem 86 referatów. Dla nas najbardziej interesujące są rezultaty obrad sekcji III Kongresu, która poświęciła swe rozważania zagadnieniom antropogeograficznym, a więc wpływowi warunków geograficznych na życie społeczne człowieka i odwrotnie, wpływowi zmian cywilizacyjnych na warunki geograficzne. W tej dziedzinie wygłoszono szereg niezmiernie interesują-

cych referatów, z których siedem utworzyło wspólną „question" pod ogólnym tytułem: „l'influence du milieu géographique sur les communications aériennes et automobiles" („wpływ środowiska geograficznego na komunikacje powietrzne i automobilowe"). Pierwszy referat w tej grupie wygłosił w języku francuskim p. Giulio Costanzi z Rzymu na temat: „Avantages de la navigation dans la stratosphère pour les lignes rapides de communication aérienne intercontinentale" („Korzyści żeglugi w stratosferze dla pośpiesznych linij międzylądowej komunikacji powietrznej"). Następne 2 referaty wygłosił p. Adam Kochański ze Lwowa, mówiąc o przymiotach kontynentalizmu wykorzystywanych w lotach szybowcowych („Caractères de continentalisme utilisés dans le vol à voile") oraz o wpływie ukształtowania terenu na warunki lotów szybowcowych w Bezmiechowej. („Influence du relief sur les conditions du vol à voile à Bezmiechowa"). Po referatach tych nastąpił referat p. André Meynier z Bourg-la-Reine (Francja) na temat: „Le réseau public automobiles dans le Massif Central de la France en lien avec les conditions géographiques" („Publiczna sieć samochodowa w górach Centralnego Masywu Francji w związku z warunkami geograficznemi"). Następny referat w tej grupie wygłosił p. J. Paczosa ze Lwowa pod tytułem: „L'autobus, facteurr d'accélération des communications et sa dépendance du milieu géographique" („Autobus — czynnik przyśpieszenia komunikacyj i jego zależność od środowiska geograficznego"). Przedstawiciel Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, generał G. Steese z Tielsa — Oklahoma, wygłosił w języku angielskim referat o komunikacji na Alasce („Communication in Alasca"). Ostatni referat wygłosił w języku francuskim p. Umberto Toschi z Bolonji na temat: „Rozwój przewozów powietrznych w środowisku śródziemnomorskiem". („Le développement du trafic aérien dans le milieu Méditerranéen").

W wyniku swych obrad Kongres powziął szereg uchwał — między innemi w sprawie rozwoju komunikacyj samochodowych w różnych częściach świata. W dniu 31 sierpnia odbyło się w auli Politechniki Warszawskiej uroczyste zamknięcie 14-tego Międzynarodowego Kongresu Geograficznego.

(h.).

VII MIĘDZYNARODOWY KONGRES DROGOWY W MONACHJUM

Dwadzieścia sześć lat temu, w październiku 1908 r. odbył się w Paryżu, pierwszy międzynarodowy Kongres drogowy. Zebrani na nim liczni przedstawiciele techniki drogowej różnych krajów, doceniając w pełni doniosłość współpracy międzynarodowej w dziedzinie drogownictwa za pośrednictwem wzajemnej wymiany doświadczeń i poglądów, powzięli uchwałę powołania do życia odpowiedniej instytucji o charakterze międzynarodowym, któraby zajęła się organizacją tej współpracy.

W wyniku powyższej uchwały w parę miesięcy potem, w kwietniu 1909 r., zostało utworzone Międzynarodowe Stowarzyszenie Kongresów Drogowych. Według postanowień statutu tego Stowarzyszenia, członkowie jego mieli się zbierać w okresach czasu możliwie nie dłuższych, jak trzy lata, celem stwierdzenia, czy stan budownictwa drogowego tego okresu odpowiada potrzebom komunikacji, oraz powzięcia uchwał w jakim kierunku należy podejmować badania.

W ciągu dwudziestopięciolecia swej działalności zorganizowało Stowarzyszenie to następujące międzynarodowe Kongresy drogowe: w 1910 r. w Brukseli, w 1919 roku w Londynie, w 1923 r. w Sewilli, w 1926 r. w Medjolanie, w 1930 r. w Waszyngtonie. Szósty z nich, a z ogólnej kolejności, wliczając pierwszy Kongres paryski, siódmy, odbył się w Monachjum, w m. wrześniu r. b., zbiegając się jednocześnie z jubileuszem Stowaszenia. To też kongres ten stał się zarazem jakby przeglądem rezultatów działalności tej instytucji, wystawiając jej najchlubniejsze świadectwo. Nie wkraczając w dziedzinę oceny zasług, jakie położyło Międzynarodowe Stowarzyszenie Kongresów Drogowych dla postępów wiedzy drogowej, — już sam fakt, że zasięg jego działalności objął przeszło pięćdziesiąt narodów świata, które wydelegowały na kongres 300 oficjalnych przedstawicieli, — a ilość wszystkich członków Kongresu osiągnęła imponującą cyfrę przeszło 2.000 osób, — jest najlepszą miarą wielkiej żywotności i doniosłości tej instytucji.

Ta niezwykle wysoka cyfra osób biorących udział w Kongresie była jednocześnie wyrazem głębokiego zainteresowania, jakie dzisiaj na całym świecie, wzbudzają zagadnienia drogowe, oraz dowodem, że hasło — „Via — Vita — Droga to życie", pod którem prowadzi swą działalność Międzynarodowe Stowarzyszenie Kongresów Drogowych, obecnie, bardziej niż kiedykolwiek, stało się aktualne i związane nierozłącznie z rozwojem gospodarczym państw.

Obok przedstawicieli krajów europejskich oraz Ameryki Północ-

nej, przybyli na Kongres delegaci Chin, Japonji, Australji, Sjamu, Nigerji, Egiptu, Sudanu Angielskiego, Palestyny, Indyj Angielskich, Indyj Holenderskich.

Z Polski wzięło udział w Kongresie 43 inżynierów, w tej liczbie 3 przedstawicieli oficjalnych, w osobach ś. p. inż. Ryszarda Minchejmera, jako przewodniczącego delegacji, oraz inż. Aleksandra Gajkowicza i inż. Włodzimierza Skalmowskiego — jako jej członków.

Otwarcie Kongresu nastąpiło dn. 3 września, we wspaniałej Sali Tronowej Rezydencji Bawarskiej w Monachjum. Powitał zebranych w imieniu Kanclerza Hitlera, minister Rzeszy Rudolf Hess, przedstawiając w swej mowie wyniki działalności polityki ekonomicznej partji narodowo - socjalistycznej, zwłaszcza w odniesieniu do olbrzymiego programu budowy autostrad, będącego już częściowo w trakcie wykonania.

Jednocześnie z inauguracją Kongresu nastąpiło otwarcie wystawy drogowej.

Przewodnictwo Kongresu objął dr. inż. Todt — Generalny Inspektor spraw drogowych w Niemczech.

Przedmiotem obrad były następujące zagadnienia:

1. Postępy dokonane od czasu poprzedniego Kongresu w Waszyngtonie, w stosowaniu cementu do budowy dróg.

2. Postępy dokonane od czasu poprzedniego Kongresu w Waszyngtonie, w przygotowaniu i używaniu do budowy i utrzymania dróg: a) smół, b) asfaltów, c) emulsyj.

3. Najekonomiczniejsze sposoby budowy i utrzymania nawierzchni drogowych zarówno w osiedlach, jak i poza niemi.

4. Sposoby zapewnienia bezpieczeństwa ruchu:

a) w miastach,

b) w otwartem polu,

c) na przejazdach kolejowych w poziomie szyn.

5. Badania zależności zachodzącej pomiędzy ruchem pojazdów a rodzajem nawierzchni drogowej, z punktu widzenia ekonomji transportu.

6. Ujednostajnienie przepisów, dotyczące dopuszczalnej całkowitej wagi pojazdów, szerokości i wysokości pojazdów oraz szerokości i wysokości ładunku, długości pojazdów i długości ładunku.

Na powyższe tematy zostało zgłoszonych 95 referatów z 25 krajów. Prace przygotowawcze Kongresu objęły zestawienie referatów ogólnych przez referentów generalnych każdego tematu, na podstawie nadesłanego materjału i sformułowanie rezolucyj do przedstawienia następnie Kongresowi pod obrady. W ten sposób prace Kongresu sprowadziły się do wysłuchania referatów ogólnych, przedyskutowania rezolucyj, a następnie ich uchwalenia.

Obrady toczyły się w dwóch sekcjach:

I. Budowy i utrzymania, nad tematami 1, 2, 3 t. j. dotyczyły metod budowy dróg przy zastosowaniu nawierzchni z cementu, asfaltu, smół i emulsji, oraz racjonalnego utrzymania dróg.

II. Ruchu, eksploatacji i administracji — nad tematami 4, 5, 6, czyli miały za zadanie rozważenie zagadnień związanych z użytkowaniem dróg, t. j. ruchu na drogach, ekonomji transportu i administracji drogowej.

Prace w sekcjach trwały dwa dni, a przedmiotem ich było rozpatrywanie wniosków do poszczególnych tematów, dyskusja, uzgadnianie. Trzeciego zaś dnia nastąpiło uchwalenie rezolucyj i zamknięcie obrad Kongresu.

Wobec tego, że rezolucje Kongresu reasumują obecny stan techniki drogowej i zawierają wskazania techniczne na przyszłość, przedstawiając bardzo ciekawy materjał do szczegółowego omówienia, poświęcimy im osobne sprawozdania w najbliższych numerach „Auta", obecnie zaś powrócimy do opisu Kongresu.

Uzupełnieniem Kongresu była otwarta z nim równocześnie, niezwykle interesująca i znakomicie zorganizowana wystawa drogowa. Obejmowała ona cały szereg bardzo obszernie potraktowanych działów, obrazujących stan techniki drogowej i przemysłu drogowego w Niemczech, poczynając od działu historycznego, przedstawiającego dzieje rozwoju techniki budowy dróg od czasów przedhistorycznych aż do chwili obecnej, ze specjalnem uwzględnieniem budujących się obecnie autostrad.

Szczególnie imponująco prezentował się dział poświęcony studjom badawczym w zakresie techniki budowy i konserwacji dróg, przedstawiający szereg odcinków drogowych o różnych typach nawierzchni, modele maszyn do badania materjałów i wzorowo urzą-



(Presse-Bild-Zentrale).
Ogólny widok wystawy drogowej w Monachjum.

dzoną pracownię naukową, w której obok znanych i stosowanych już powszechnie instalacyj, wystawione były nowe aparaty do rejestracji i analizy drgań, powstających przy intensywnym ruchu motorowym, w objektach przydrożnych oraz w samych pojazdach mechanicznych.

O wszechstronności wystawy świadczą tytuły dalszych działów: „Piśmiennictwo drogowe i kartografja drogowa", „Policja drogowa", „Znaki drogowe", „Mosty drogowe", „Droga i sport", „Droga w nocy", „Materjały budowlane w drogownictwie", „Maszyny do budowy i utrzymania dróg", „Komunikacja samochodowa i budowa miast", „Droga i krajobraz", „Drogi górskie".

Dalszy program Kongresu po zakończeniu obrad obejmował dziesięciodniowe wycieczki autokarami po Niemczech. Ustalonych było pięć szlaków wycieczkowych i każdy z członków Kongresu mógł sobie dowolnie jeden z tych szlaków obierać. Wycieczki te miały zasadniczo na celu zapoznanie się ze stanem i rodzajem dróg oraz urządzeń drogowych w Niemczech, objęły przytem również zwiedzenie ważniejszych okręgów przemysłowych, portów lotniczych, portów rzecznych, stoczni, jazów, zakładów o sile wodnej, zakładów Zeppelina, miejscowości klimatycznych i zabytków historycznych. Każda z tych wycieczek miała swego przewodnika inżyniera, który udzielał technicznych wyjaśnień. Pozatem komitet organizacyjny Kongresu działając wspólnie z Ministerstwem Propagandy dokładał wszelkich starań, aby goście Kongresu mogli sobie wyrobić jaknajkorzystniejsze wrażenia o całokształcie życia gospodarczego i politycznego obecnych Niemiec.

Szlaki wszystkich wycieczek zbiegły się dn. 19.IX. r. b. w Berlinie, gdzie też nastąpiło uroczyste zamknięcie Kongresu. Następny Kongres odbędzie się w Hadze w 1938 r. *(K.).*

DZIAŁALNOŚĆ LIGI DROGOWEJ

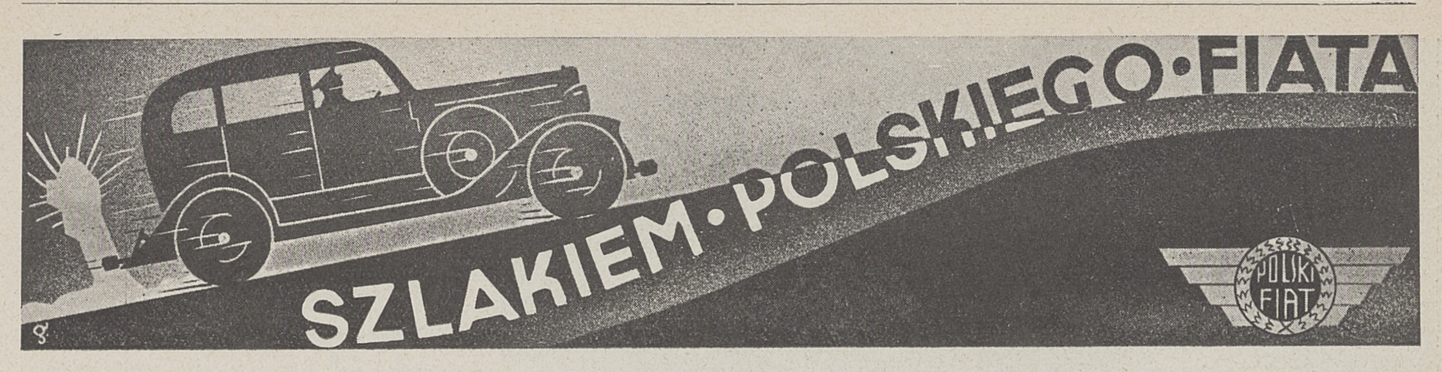
Liga Drogowa zakreśla w ostatnich czasach coraz szerszy program prac związanych z jej zadaniami i zyskuje coraz nowych zwolenników. Wydatna pomoc finansowa w wysokości 5.000 zł., z którą przyszedł Lidze „Polski Fiat", i która umożliwiła uruchomienie biura i rozpoczęcie pracy, stała się przykładem i dla innych instytucji, które przystąpiły do Ligi w charakterze członków.

Pierwszą pracą zakrojoną na szeroką skalę, było rozpisanie ankiety szarwarkowej, aby zebrać tą drogą dane i opinje o stosowaniu szarwarku w Polsce przy budowie i utrzymaniu dróg, jak również o odrabianiu w naturze zaległych podatków. Ankieta została rozesłana do wszystkich Powiatowych Zarządów Drogowych, do działaczy samorządowych, do organizacji ziemiańskich, do miast wydzielonych i t. d. Otrzymany bardzo obfity materjał statystyczny i opinjodawczy zostaje obecnie opracowywany i posłuży do sformułowania wniosków w celu jaknajszybszego zracjonalizowania i wykorzystania szarwarku na drogach, oraz do akcji propagującej szarwark.

Liga Drogowa zwołała dwie konferencje z producentami materjałów drogowych i przedsiębiorcami drogowemi, na której wobec przedstawicieli władz omawiane były szczegółowo sprawy taryf przewozowych dla materjałów kamiennych na drogi, ustalenie programu robót i zamówień przez czynniki rządowe i samorządowe, sprawa skryptów dłużnych wydawanych przez Fundusz Drogowy i Ministerstwo Komunikacji za roboty na drogach, kredytów, pomocy Funduszu Pracy w związku z rozszerzeniem produkcji materjałów drogowych i zwalczaniem bezrobocia. Na zasadzie wniosków konferencji złożyła Liga Drogowa memorjał do Pana Ministra Komunikacji w sprawie obniżki taryf przewozowych dla materjałów kamiennych do budowy i utrzymania dróg. Jak dalece słuszne były postulaty wysunięte przez Ligę świadczy fakt, że zostały one przez Ministerstwo Komunikacji całkowicie uwzględnione i z dniem 20 sierpnia weszła w życie nowa taryfa. Została obniżona taryfa zarówno na przewozy wagonowe, jak i pociągowe przy ładunku 300 tonn. Taryfa na kamień polny bardzo często używany na drogach została zrównana z taryfą na przewozy kamienia z kamieniołomów. Obniżka taryfy wynosi dla kamieni nieobrobionych i polnych oraz tłucznia w zależności od odległości przy przewozach wagonowych przeciętnie 20%, zaś przy przewozach pociągami 300-tonnowemi — 10%. Taryfa na kostkę regularną i nieregularną uległa obniżeniu w zależności od odległości od 16% do 34%.

Dla otrzymania pełnego rezultatu L. D. zwróciła się również do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych o zniesienie miejskiego podatku wyładunkowego na materjały kamienne do budowy dróg

Liga Drogowa rozpisała ankietę do kamieniołomów co do możliwości maksymalnej ich produkcji. Zebrany obszerny materjał ze wszystkich ważniejszych kamieniołomów w Polsce wręczony został Ministerstwu Komunikacji. Obecnie Liga Drogowa rozpoczęła intensywną akcję propagandową, oraz organizowanie oddziałów prowincjonalnych. Został już zorganizowany i ukonstytuowany Oddział w Wilnie.



NAJNOWSZY DOROBEK STOLICY

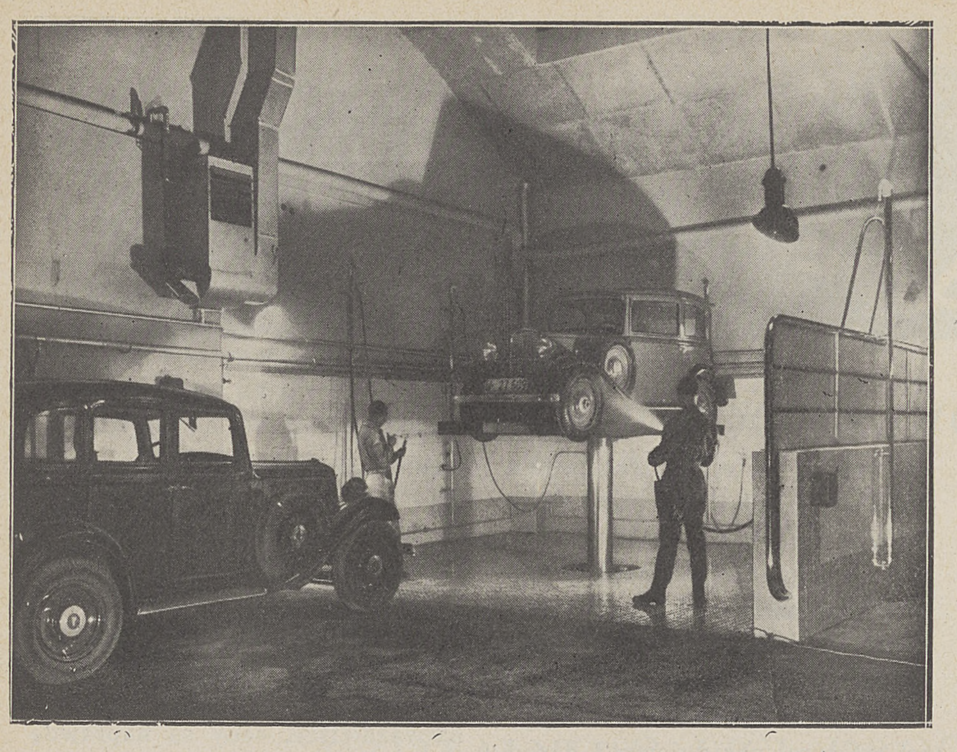
S. A. Polski Fiat przeprowadzając systematyczne realizowanie rozbudowy sieci stacyj obsługi na terenie całej Rzeczypospolitej, wykończyła ostatnio wspaniałą stację na placu Marszałka Piłsudskiego w Warszawie.

W bezpośredniem sąsiedztwie I. P. S.'u rozgościł się skrzydlaty znak Polskiego Fiata, o imponującej rozpiętości, stanowiący górną część fasady gmachu stacji. W dolnej części przedzielonej kryształową owalną witryną wystawową, znajdują się wjazd i wyjazd do urządzeń stacyjnych.

W przedniej części stacji wydawana jest benzyna, mieszanka oraz smary, jak również powietrze i woda. W tylnej części znajduje się wielkich rozmiarów hala stacyjna, w której znajdujemy 3 dźwigi i najbardziej nowoczesne urządzenia do mechanicznego mycia i czyszczenia samochodów. Hala jest ogrzewana i posiada specjalną komfortowo urządzoną poczekalnię.

W zakres działalności stacji wchodzą wszelkie czynności, które są niezbędne dla doprowadzenia przyjeżdżających samochodów do należytego stanu, przyczem, co najważniejsze, ceny są naprawdę bezkonkurencyjne.

Uważamy za nasz obowiązek podać szczegółowo wszystkie pozycje cennika:



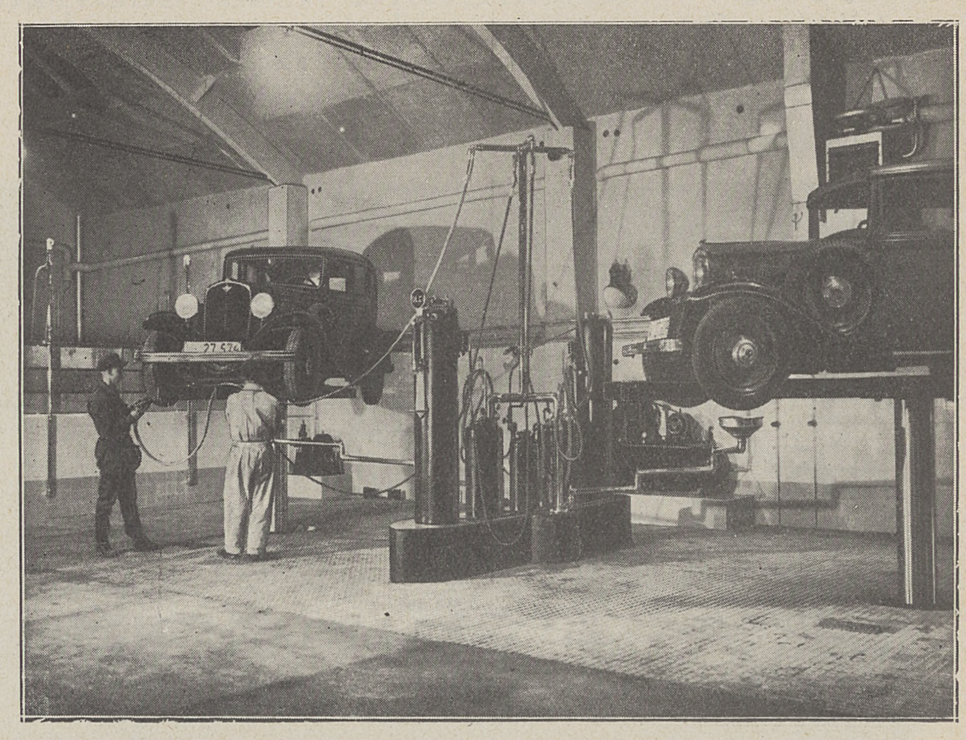
3. Oczyszczenie gaźnika i regulacja 2.50
4. Przeczyszczenie kontaktów i styków rozdzielacza, łącznie z ustawieniem zapłonu 2.—
5. Wyregulowanie zaworów: Mod. 509 3.— mod. inne 5.—
6. Założenie smarowniczki 1.—
7. Wyregulowanie sprzęgła Mod. 508 i 518 1.— modele inne 2.50
8. Sprawdzenie kontaktów kabli prądnicy, rozrusznika, akumulatora 1.—
9. Ustawienie szczęk hamulców hydraulicznych 0.50
10. Wyregulowanie hamulców mechanicznych 5.—
11. Dociągnięcie śrub 2.—
12. Usunięcie powietrza z hamulców hydraulicznych 2.50

Cennik A: czynności dla wszelkich marek samochodów:

Cena zł.

1. Mycie wozów: małe samochody (silnik o pojemności do 1100 cm) 2.— samochody otwarte 2.50 samochody zamknięte 3.—
2. Przesmarowanie, za wyjątkiem przegubów kardanowych: małe samochody 2.— inne samochody 2.50
3. Oczyszczenie zewnętrzne silnika: małe samochody 1.— duże samochody 1.50
4. Odkurzenie wnętrza karoserji 1.—
5. Przemycie podwozia naftą 1.50
6. Przepłókanie wewnętrzne silnika i oczyszczenie filtra oleju: małe samochody 1.50 duże samochody 2.—
7. Oczyszczenie filtra benzynowego 0,50
8. Przesmarowanie przegubów kardanowych 1.—
9. Sprawdzenie poziomu oleju: w silniku, skrzynce biegów i tylnym moście 0.50
10. Przepłókanie skrzynki biegów 1.25
11. Przemycie dyferencjału 1.25
12. Przesmarowanie resorów olejem grafitowanym 4.—
13. Dolanie wody destylowanej do akumulatora: mały samochód 0.50 duży samochód 1.—
14. Przepolerowanie karoserji od: 5—10 zł.

WODA DO CHŁODNIC, POWIETRZE DO OPON, ODKURZANIE WOZÓW BEZPŁATNIE!



Cennik B: czynności dokonywane wyłącznie na samochodach „Polski Fiat" i „Fiat".

Cena zł.

1. Oczyszczenie świec (zdjęcie, regulacja elektrod): silnik 4 cyl. 1.— silnik 6 cyl. 1.50
2. Regulacja gaźnika 1.—

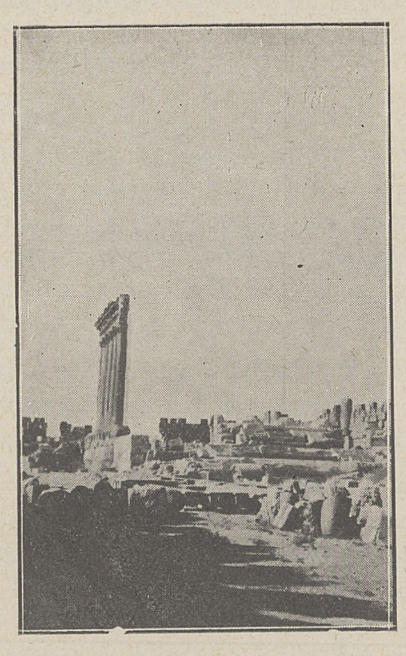
13. Sprawdzenie rozstawu przednich kół 1.—
14. Ustawienie zbieżności kół 2.50
15. Wyregulowanie luzu grupy helikoidalnej na kierownicy 3.—
16. Wyregulowanie luzu podłuż. kierownicy 1.50
17. Sprawdzenie działania wozu 5.—

H. i M. Stankiewiczowie.

5o8-ką NA WSCHÓD!

VII.

Drogi w Syrji budowane są jednak nie tak ryzykownie jak w Palestynie, wiraże przeto są łagodniejsze i nie tak emocjonujące. Przytem szosy są znacznie szersze, rozszerzające się jeszcze bardziej na zakrętach. Z wyżyn Ain Sofar spadaliśmy coraz niżej, by wreszcie wtoczyć się w uroczą dolinę winnic. W cienistej alei, wiodącej do bezimiennej osady, urządziliśmy mały postój, aby ochłodzić nieco zgrzany motor. Wreszcie z zielonych



Baalbek.

winnic i pól uprawnych wypadliśmy znowu na pustynię. Starożytne Miasto Słońca — *Baalbek* było już niedaleko. Ku wschodowi rozległą dolinę otaczał półkolem wyniosły Antyliban. Jeszcze czeka nas przeprawa i przez ten łańcuch górski. Gorące powietrze i żar promieni słońca u zenitu dawał się tu odczuwać bardziej, niż wpośród wyżyn Libanu. Miasto Słońca witało nas godnie. Była godzina 11-ta, kiedy puste w tym sezonie mury miasteczka dla turystów odbiły głośnym echem dźwięk naszego klaksonu. Ze wszystkich hoteli i hotelików zaczęli wysypywać się na drogę dragomani i portjerzy, rzucając się na nas, a nawet pędząc za nami. Nieczuli na ich krzykliwe oferty, popędziliśmy wprost ku bramie prowadzącej do starożytnych ruin. Baalbek — jedno z najlepiej zachowanych miast-ruin — robi duże wrażenie. Tem więcej, że panorama jest przepiękna i że słońce istotnie parzy tak mocno, iż można się stać wyznawcą kultu Słońca. Wejście jednak do murów miasta jest bardzo kosztowne — 30 fr. fr. od osoby, a obecność wyczekujących przy bramie natrętnych dragomanów bardzo dokuczliwa.

To też o godz. 12-tej śmignęliśmy im żwawo z przed nosa, kierując się na *Damaszek*

I znowu rozpoczęliśmy wjazd na Antyliban. Nie tak ostro i gwałtownie, a jednak wznieśliśmy się na wysokość 1600 metrów. Krajobraz Antylibanu jest bardziej idylliczny. Niema tu szczytów takich, jak Hermon, gdzie długo leży biały puch śniegu. Na odległości kilkudziesięciu i kilkunastu kilometrów od Damaszku natknęliśmy się na widomy znak niepokojów na Wschodzie w okresie naszej podróży; białe namioty rozłożonych obozów francuskich. Niepokoje szły za nami poprzez całą trasę. W Egipcie — groźna manifestacja studentów muzułmańskiego uniwersytetu El-Azhar na znak solidarności z braćmi palestyńskimi, — w Palestynie — krwawe demonstracje przeciw deklaracji Balfoura, ustanawiającej siedzibę narodową żydowską w Palestynie, — w Syrji — dalszy ciąg, również krwawy, solidarnej akcji arabskiej.

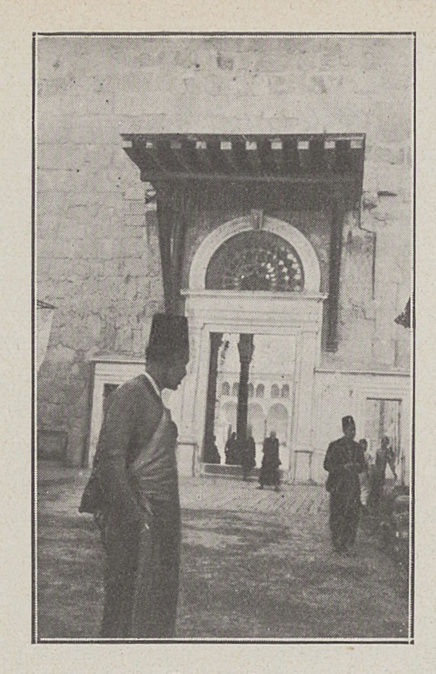
Była godzina 15-ta, kiedy po przejechaniu ślicznej dolinki wzdłuż rzeki *Barada*, znaleźliśmy się w *Damaszku*. I tutaj wylecieli na nasze spotkanie portjerzy hotelowi, jeszcze bardziej krwiożerczy w martwym sezonie turystycznym. Byliśmy nieco znużeni, daliśmy się więc złapać jednemu z nich, byleby się odczepić od reszty i jaknajprędzej znaleść się w hotelu.

Przed wieczorem ruszyliśmy na miasto. „Złoty Damaszek" nie jest ostatnim cudem świata, a piękno jego jest mocno przesadzone. Brak kolorytu i architektury. Ludność szara, brzydka, ubrana na modłę turecką w szerokie granatowe szarawary. Obejrzeliśmy piękny meczet Amajadów, największą wytwórnię mebli inkrustowanych, i cacek cyzelowanych z miedzi i mosiądzu p. Nassana, poczem przewędrowaliśmy tradycyjnym nałogiem przez „suki" i rynek. Podziwialiśmy bogactwo jarzyn i owoców, ich rozmiary i jakość.

Miasto i ludność o charakterze wybitnie tureckim. Chłodny górski klimat położył tu swoje piętno, pozbawiając to wielkie centrum Bliskiego Wschodu barwnego kolorytu wschodniego.

A jednak warto było przemierzyć 211 klm. poprzez czarujące wyżyny i góry Libanu i Antylibanu.

W niedzielę o godzinie 13.30 wystartowaliśmy z przed Hotel Victoria do dalszej drogi. Przed wieczorem zamierzaliśmy wybić 132 klm. i stanąć na noc w katolickiem Hospicjum niemieckiem w Habgha nad Jeziorem Genezareth.



Damaszek.

Tym razem mknęliśmy po równej drodze wśród równiny i płaszczyzny. Rozwijaliśmy możliwie dużą szybkość, chociaż szosa na tym szlaku miejscami nie była doskonała. Wyminęliśmy większe miasteczko *Kuneitrę*, poczem stanęliśmy w *Banath Yacoub nad Jordanem*. Posterunek syryjski ukrył się tu w zaciszu odwiecznych cienistych konarów. Powietrze gorące, bez ruchu. Jesteśmy znowu w nizkiej kotlinie, pod poziomem morza. Jordan, oddawna — bo przez całe lato — nie zasilany deszczem, wlecze się martwo wąziutką strugą. Sierżant francuski, żyjący, jak samotnik, na tym odległym posterunku w towarzystwie wiernego kundelka Loulou, ucieszył się naszej wizycie. Chętnie ucięliśmy z nim życzliwą pogawędkę. Interesował się naszą podróżą, a sam wzdychał, żaląc się na swój oderwany od świata żywot. Po zakończeniu formalności tryptykowych, sprawnie i szybko załatwionych, pożegnaliśmy naszego sierżanta i wierną Loulou, poczem pomknęliśmy dalej. Przejechaliśmy przez historyczny mostek, o który rozegrała się krwawa walka w czasie wojny światowej i stanęliśmy na ziemi palestyńskiej po drugiej stronie Jordanu.

Nikt jednak nie wyszedł na nasze spotkanie z mizernego budynku, na którym powiewał dumnie sztandar Jego Królewskiej Mości Brytyjskiej. Czyżby mieli nas przepuścić bez formalności? Rozdzieraliśmy powietrze klaksonem, lecz nadaremnie. Ruszyliśmy zatem dalej nieco zakłopotani, jak to się skończy. Wtoczyliśmy się w cienistą aleję, poczem po przejechaniu jakichś 10 klm. stanęliśmy... przed szlabanem. Jednak nie chcą tak łatwo przepuścić te „britishery"! Poprostu nie smakował im odludny posterunek nad Jordanem, urządzili się więc wygodnie w Rosh Pinah. Formalności tryptykowe poszły szybko, na stojąco. Rewizji celnej żadnej. Widocznie ujął ich fakt, żeśmy samoistnie zadeklarowali parę firanek damasceńskich. „All right" — i przepuścili nas bez żadnych trudności.

Spadał na ziemię brunatną nagły gęsty zmrok, kiedy ujrzeliśmy w dole nad przeczystą taflą jeziora Tyberjadzkiego prawdziwą oazę, jaką jest Tabgha. Zajechaliśmy do ogrodu Hospicjum, gdzie już kilka samochodów odpoczywało w wieczornej ciszy. I znowu stojące gorące powietrze, tak właściwe kotlinom pod poziomem morza, ogarnęło nas lepkie i duszne. Ojcowie Lazaryści stworzyli kilka takich przedziwnych oaz w Ziemi Świętej, a jedną z piękniejszych jest niezawodnie Tabgha ze ślicznym ogrodem pełnym przepysznych palm i kwiatów.

*

Ranek był już ciepły i jasny. Zapuściliśmy motor i poprzez bramę wjazdową zjechaliśmy wprost do jeziora. Ustawiliśmy samochód w wodzie tylnemi kołami, poczem boso stanęliśmy w rozkosznie ciepłej wodzie i zaczęliśmy poddawać nasz Polski Fiacik dokładnej rannej toalecie. Wyświeżony i błyszczący powrócił znowu do gościnnego ogrodu Hospicjum.

Po spożyciu lunchu, nawiasem mówiąc niezbyt ciekawego w stylu niemieckim, pożegnaliśmy siostry oraz księdza dyrektora, kierując się w stronę Hajfy.

W drodze z Nazaret do Hajfy byliśmy świadkami małego zderzenia. A mianowicie pędzący motocyklista przewrócił młodego cielaka. Oboje leżeli wywróceni na szosie, ale wkrótce się podnieśli. Motocyklista blady ze strachu, cielak — z kilkoma ciętemi ranami. Zatrzymaliśmy samochód, proponując pomoc. Pomoc nasza ograniczyła się tylko do wypożyczenia narzędzi motocykliście, gdyż inna nie okazała się konieczną. Małe to zderzenie wywołało zaciekłą kłótnię pomiędzy motocyklistą-żydem, a Arabem. Arab słusznie żądał jakiejś materjalnej rekompensaty za uszkodzenie zwierzęcia, żyd — chociaż blady ze strachu — uporczywie nie chciał się na to zgodzić. Wreszcie ze słowami „Arab chce mnie zabić" zwrócił się do nas o zabranie do naszego samochodu Araba na posterunek policyjny. Na to nie mogliśmy się zgodzić. Po pierwsze, winowajca mógł zabrać poszkodowanego ze sobą na tylnem siodełku, po drugie — nie mieliśmy miejsca (tylne siedzenia całkowite zajęte bagażem), po trzecie — śpieszyliśmy się na statek i nie chcieliśmy się dać wplątać w ceremonje świadczenia w błahej zresztą sprawie, którą motocyklista mógł łatwo rozwiązać, oferując Arabowi kilkanaście piastrów. Tymczasem chytry motocyklista chciał sobie ułatwić sytuację naszym kosztem. Ale mu się nie udało.

O godzinie 15-tej stanęliśmy w Hajfie po przebyciu 89 kilometrów.

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

Japoński przemysł samochodowy.

Czasopismo amerykańskie Automotive Industries bada możliwości japońskiego przemysłu samochodowego na rynku światowym. Od pewnego czasu daje się zauważyć w Japonji wzmożony ruch w tej gałęzi przemysłu; przyczyny, które to spowodowały, są natury gospodarczej, militarnej i politycznej. Szczególny nacisk położony jest na to, aby stworzyć przemysł samochodowy, który mógłby być kontrolowany przez samą Japonję.

Dotychczas istnieją w Japonji 3 fabryki, zajmujące się konstrukcją samochodów, a mianowicie:

1. Automotive Manufacturing Co. Ltd. (Jidosha Seizo Katushiki Kaisha) w Tokio wyrabia 50% wszystkich aut, sprzedawanych w Japonji. Od 1932 r. produkuje wozy Datsun — małe samochodziki, lekkie ciężarówki o nośności do 1½ tonny, oraz pojedyńcze części dla warsztatów Forda i General Motors w Japonji. Powiększając stale swą produkcję, fabryka przewiduje osiągnięcie w końcu r. b. liczby 100 samochodów Datsun dziennie. Kapitał firmy wynosi 10 miljonów jen.

2. Automobile Industry Co. (Ishikawa Iima) w Tokio fabrykuje samochody ciężarowe, omnibusy oraz motory dla tego rodzaju wozów. W najbliższej przyszłości przewidywana jest również budowa i wozów osobowych.

3. Tokio Gas a. Electric Co. w Tokio konstruje wozy ciężarowe o nośności powyżej 2½ tonny i robi próby zbudowania samochodu osobowego wielkości Nash'a lub Buick'a.

Wszystkie te fabryki utrzymują wspólne biuro sprzedaży na terenie Mandżuko.

W samej Japonji rynek samochodowy nie jest zbyt wielki. Obecnie kursuje w Japonji około 112.000 pojazdów mechanicznych, z których około 75—80% pochodzi z japońskich warsztatów Forda i General Motors, głównie zaś została importowana z rozmaitych krajów, głównie z Ameryki. Sprzedaż samochodów osobom prywatnym jest stosunkowo niewielka, gdyż drogi w Japonji naogół nie są jeszcze przystosowane do ruchu automobilowego, większość zaś sprzedanych wozów osobowych idzie na taksówki.

Widoki japońskiego przemysłu samochodowego w kierunku dającego się odczuć wystąpienia na rynku światowym oceniane są rozmaicie. Prasa angielska widzi grożące całemu światu niebezpieczeństwo zalania rynku przez tanie wozy japońskie. Ciekawą jest opinja Sir Henry Deterding'a, który przewiduje, że w niedalekiej przyszłości Japonja będzie mogła sprzedawać tanie wozy osobowe w cenie około 100 dolarów.

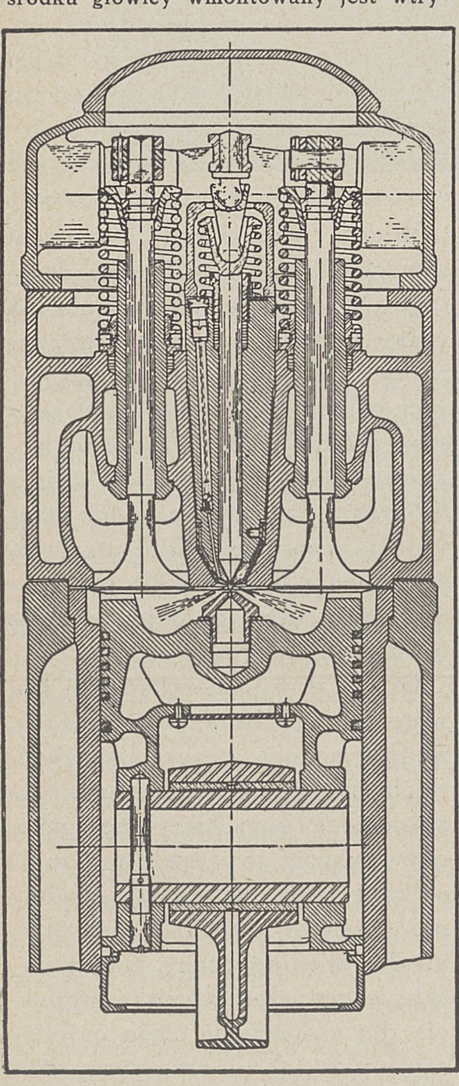
Opinja prasy amerykańskiej jest wprost przeciwna. Japończycy, według zdania gazet amerykańskich, nie posiadają zręczności do poważnych konstrukcyj samochodowych, mogą je jedynie kopjować, co oczywiście nie wpływa dodatnio na rozwój samodzielnego przemysłu. Według oceny amerykańskiej ewentualna japońska produkcja dla eksportu w ciągu najbliższych paru lat nie przekroczy 4000 do 5000 wozów rocznie, co oczywiście nie wpłynie w żadnym stopniu na sytuację na rynku światowym.

Produkcja Forda. W okresie od stycznia do kwietnia roku bieżącego zakłady Forda w Ameryce wybudowały 278.553 samochody i traktory. Produkcja za ten sam okres roku 1933 wyniosła 107.699 jednostek, wzrost wynosi zatem 158,6%.

SZYBKOBIEŻNE SILNIKI DIESEL'A (*dokończenie*)

Silnik Cummins'a odznacza się bardzo śmiałą i pomysłową konstrukcją. Zastosowany został do wyścigowego samochodu, który osiągnął przeciętną szybkość 156 km/godz. na dystansie 800 km podczas próby w Indianopolis w roku 1931.

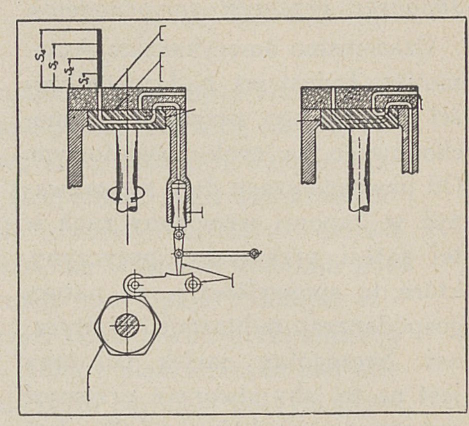
Na rysunku 1 mamy przekrój poprzeczny głowicy i górnej części cylindra. Silnik ten ma dwa normalne zawory — jeden ssący, drugi wylotowy, umieszczone od góry, co jest prawie regułą we wszystkich dieselach. Pomiędzy zaworami w środku głowicy wmontowany jest wtryskiwacz. Silnik Cummins'a posiada pompkę paliwową, pracującą przy niskich ciśnieniach. Jest ona napędzana zapomocą kułaków w ilości równej liczbie cylindrów. Pompka paliwowa nie posiada żadnych zaworów, rolę tych ostatnich spełnia rozdzielacz obrotowy (rys. 2). Do regulacji ilości paliwa, tłoczonego do poszczególnych wtryskiwaczy, służy dźwignia, połączona przegubowo z popychaczem pompki. Obrót popychacza nalewo zmniejsza skok pompki, a co zatem idzie ilość paliwa tłoczonego do wtryskiwacza i odwrotnie — obrót popychacza naprawo, zwiększa skok pompki. Wielkość różnych dawek paliwa uzyskanych tą drogą regulacji, przedstawiona jest obrazowo w postaci małych walców o wysokościach S_1, S_2, S_3 i S_4. Paliwo doprowadzone jest ze zbiornika do pompki zapomocą drugiej pompki zębatej, która tłoczy je pod ciśnieniem 3 do 4 atmosfer. Takie ciśnienie zapewnia całkowite napełnienie olejem pompki paliwowej podczas suwu ssania. Dzięki temu, że jedna pompka paliwowa zasila wszystkie cylindry, dawki paliwa w poszczególnych cylindrach są jednakowe, a to zapewnia równomierny bieg silnika.



Rys. 1.

Wtryskiwacz Cummins'a składa się z dwóch dopasowanych szczelnie miseczek (rys 3), pomiędzy któremi znajduje się wolna przestrzeń w kształcie pierścienia. Przestrzeń ta połączona jest z jednej strony przez rozdzielacz z pompką paliwową kanałem, w którym osadzona jest sterowana iglica, odcinająca połączenie podczas suwów sprężania, pracy i wydmuchu; z drugiej strony prowadzi ona wązkiemi kanalikami do cylindra wtryskiwacza oraz do cylindra roboczego.

Działanie wtryskiwacza obrazuje nam dokładnie rys. 3. Podczas suwu ssania pompka paliwowa tłoczy do wtryskiwacza odpowiednią do danego obciążenia dawkę paliwa. Ponieważ przewody, prowadzące od pompki do wtryskiwacza stale są wypełnione olejem, dlatego tłoczone paliwo wypełnia tylko pierścieniową przestrzeń pomiędzy miseczkami, a paliwo, które się tam przedtem znajdowało przepływa wąziutkiemi kanalikami do cylindra wtryskiwacza, w którym przesuwa się tłoczek, zakończony stożkiem. Paliwo w przestrzeni między miseczkami pozostaje podczas trzech pozostałych suwów, dzięki temu nagrzewa się ono do wysokiej temperatury.

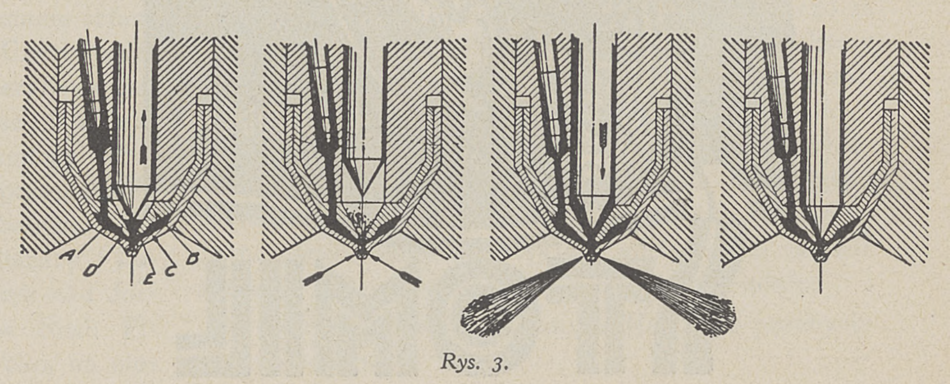


Rys. 2.

Ten sam czas, w następnym cyklu pracy silnika, przebywa paliwo w cylindrze wtryskiwacza. Jakkolwiek wtryskiwacz nie jest oddzielony od cylindra żadnym zaworem, paliwo jednak podczas suwów ssania sprężania i wydmuchu nie dostaje się do cylindra roboczego, m. in. z powodu małych bardzo otworków, lecz głównie dlatego, że gdy pompka tłoczy paliwo do wtryskiwacza, w tym ostatnim wytwarza się działanie ssące na skutek suwu tłoczka ku górze.

Podczas następnego suwu sprężenia część powietrza przepływa małemi otworkami do wtryskiwacza i tem samem przyczynia się do rozpylenia i częściowego wyparowania oleju już w samym cylindrze wtryskiwacza. Pod koniec suwu sprężenia tłoczek wykonywa raptowny ruch ku dołowi i przetłacza emulsję z oleju i powietrza do cylindra roboczego, w którym następuje już bardzo szybkie spalanie.

W silniku Cumminsa zasługuje na uwagę specjalne ukształtowanie głowicy cylindra i denka tłokowego. Kształty, przedstawione na rysunku, mają na celu wywołanie wirów powietrza pod koniec sprężania, dzięki czemu przyśpiesza się proces spalania. Nadto w denku tłoka znajduje się mały zasobnik powietrza; ma on na celu podtrzymywanie wirów, które

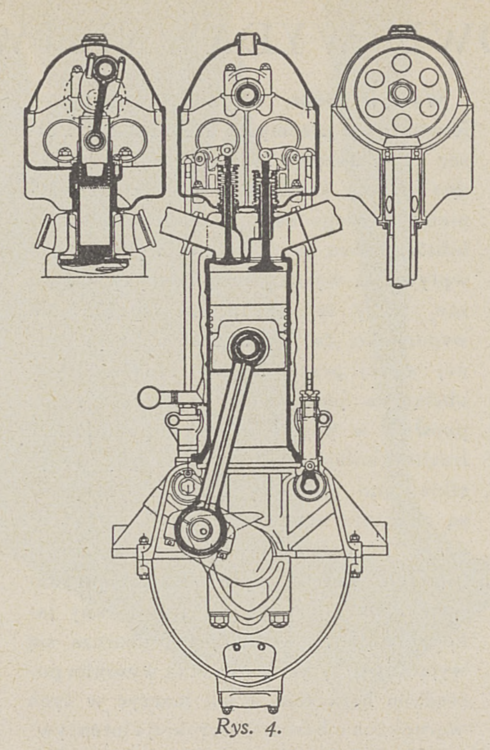


Rys. 3.

zapobiegają tworzeniu się osadu węglowego w sąsiedztwie wtryskiwacza.

Z opisu działania silnika Cummins'a widzimy, że nie jest on ani silnikiem komorowym, ani też silnikiem z zasobnikiem powietrza, jakkolwiek jest nieco zbliżodo tego ostatniego. Silnik ten należy do najstarszej grupy silników z zasilaniem olejem podczas suwu ssania.

Do tejże grupy zalicza się również wysokoprężny silnik karburatorowy Jalbert'a. Na rysunku 4 mamy przekrój poprzeczny tego silnika oraz przekrój pompki paliwowej (z lewej strony), którą nadal nazywać będziemy emulsyjną. Działanie silnika jest następujące: podczas gdy w głównym cylindrze sprężane jest powietrze w cylindrze pompki emulsyjnej spręża się bardzo bogata mieszanka paliwa z powietrzem dostarczona z karburatora. Pod koniec suwu sprężania, w pompce naskutek większego ciśnienia (większy stopień sprężania), otwiera się zawór, przelotowy i sprężona emulsja wypełnia cylinder roboczy. Niezwłocznie po zapłonie emulsji w cylindrze następuje w nim gwałtowny wzrost ciśnienia, pod wpływem którego zamyka się zawór



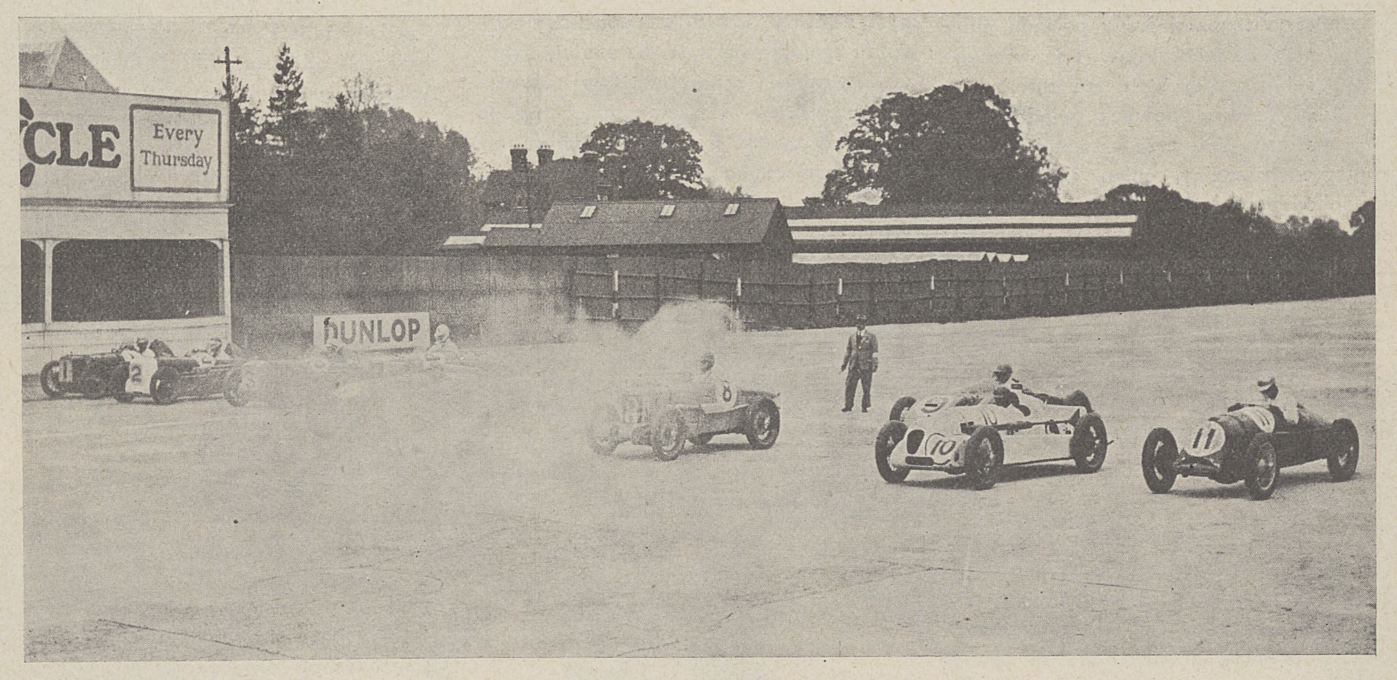
Rys. 4.

przelotowy. Skok tego zaworu jest bardzo mały — wynosi zaledwie kilka setnych milimetra. Pomimo, że w pompce emulsyjnej mamy większe sprężenie niż w cylindrze, nie może w niej jednak nastąpić samozapłon, gdyż ciepło sprężania służy tu do podgrzania i odparowania paliwa.

W silniku Jalbert'a mamy dużą łatwość dawkowania małych ilości paliwa, przez odpowiednią zmianę składu mieszanki oraz doskonałe rozpylenie paliwa: raz w karburatorze i drugi raz w cylindrze. Dzięki doskonałemu rozpyleniu i odparowaniu paliwa silnik Jalbert'a nadaje się szczególnie do pracy przy dużych szybkościach obrotowych, gwarantując zupełne spalanie.

Przed rozpoczęciem produkcji tego silnika dla lotnictwa wykonano z nim szereg prób pod kontrolą przedstawicieli sfer rządowych francuskich. Rezultaty prób były następujące: jednocylindrowy silnik o średniccy 130 mm i skoku 160 mm rozwijał moc 27 MK 1860 obr/min i 30 MK przy 1933 obr/min. Inny model silnika, o średnicy 90 mm i skoku 140 mm, wykazał moc 11 MK przy 1600 obr/min. i 14,3 MK przy 2000 obr/min. Zużycie paliwa na koniogodzinę wynosi 180 gr.

L. Kapitaniak.



500 mil w Brooklands — Start. (Associated Press).

KRONIKA SPORTOWA

500 mil w Brooklands. Tegoroczny wyścig 500 mil w Brooklands rozegrany w dniu 22 września wygrał Freddie Dixon na Riley w 4 g. 58 m. 48 s. z przeciętną 168 km. 750. Drugim był Edgar Mac Clire na Riley, trzecim Gardner na M. G.

Otwarcie drogi przez Alpy w sezonie zimowym. Jak donosi Automobilklub Szwajcarji w roku bieżącym będzie otwartą przez całą zimę dla ruchu samochodowego szosa Coire — St. Moritz, (przełęcz Julier), łącząca Europę północną z południową. W ten sposób w roku bieżącym będzie dostępna dla samochodów zimą Engadina i szereg innych miejscowości na południowym skłonie Alp. Przez całą zimę na wspomnianej szosie pracować będą wielkie pługi odśnieżne, dla których zbudowano w górach ogrzewane garaże, jak również domy dla obsługi tych maszyn. W czasie największych nawet śniegów szosa dzięki temu będzie mogła być oczyszczoną w bardzo krótkim czasie.

NOWE WYDAWNICTWA

M. Wł. Nestorowicz Drogi Samochodowe (Autostrady) Warszawa 1934. Nowa praca Prof. Inż. Nestorowicza jest odbitką artykułu pomieszczonego w Nr. 87 1934 r. Wiadomości Drogowych. W pracy tej autor przedstawia obecny stan budownictwa specjalnych dróg samochodowych, zaznaczając na wstępie, że zwykło się u nas nazywać autostradą każdą lepszą drogę, umożliwiającą szybki ruch samochodowy, gdy tymczasem prawdziwa autostrada jest to zupełnie inny typ drogi inaczej trasowany i budowany, niż normalna szosa. Większą część swojej pracy poświęca prof. Nestorowicz omówieniu właśnie zasad wyliczenia trasy i warunków technicznych przy projektowaniu autostrad. Praca ta aczkolwiek wymaga pewnej znajomości matematyki czyta się lekko i przykuwa od początku do końca uwagę czytelnika, zwłaszcza automobilisty, gdyż jest jedną z bardzo nielicznych prac w tej dziedzinie w języku polskim, która przy omawianiu zasad budowy dróg, uwzględnia stale specjalne warunki, jakie stawia bezpieczeństwo szybkiej jazdy pojazdu mechanicznego. Przeczytanie tej wysoce zajmującej pracy da każdemu automobiliście cały szereg nowych wiadomości teoretycznych z dobrze znanej mu w praktyce dziedziny, mian. kierowania samochodem, i każe mu się zastanowić nad szeregiem zjawisk, które przypisywał on przypadkowi, a które w rzeczywistości miały źródło w właściwościach trasy i nawierzchni drogi.

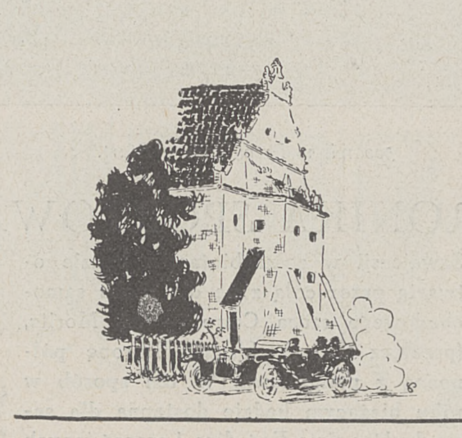
„Prawo automobilowe", w opracowaniu red. Koziełłkiewicza i Mgra Stefańskiego, jest zbiorem wszystkich obowiązujących przepisów prawa o pojazdach mechanicznych.

Książka ta zawiera nietylko rozporządzenia i okólniki władz administracyjnych, ale również wyjątki z prawa cywilnego i karnego, jak ubezpieczenia, kupno, sprzedaż, przedsiębiorstwa samochodowe, sprawy odszkodowań, odpowiedzialności za wypadki cywilne i karne i t. p.

Jest to pierwszy i jedyny zbiór prawa automobilowego niezbędny dla każdego kto ma do czynienia z pojazdem mechanicznym.

Książkę tę w cenie 5 zł. można nabyć w Ref. Ruchu Kołowego, w większych księgarniach i w Biurze Turystycznem Automobilklubu Polski.

Wacław Bóbr, inżynier górniczy — Rentowność przemysłu naftowego w Polsce Warszawa 1934 r. Oto jeszcze jedna praca, która zainteresuje bezwątpienia każdego uświadomionego automobilistę. Praca ta dowodnie wykazuje co wpływa na wysoką cenę benzyny w Polsce. Przy tej okazji nie sposób nie wspomnieć, że jak wynika z przytoczonej w tej pracy tabelki cena benzyny obciążona jest 42.42% opłat na rzecz państwa w postaci różnych podatków i frachtu kolejowego, podczas gdy wszystkie inne produkty naftowe obciążone są znacznie niższemi kosztami tego rodzaju. Potwierdza to jeszcze raz, że w „sferach miarodajnych" samochód zawsze i stale jest jeszcze traktowany jako przedmiot luksusu, jeżeli obarcza się wyjątkowo tylko jego aż tak wysokim pośrednim haraczem. I jak marzyć w tych warunkach o bardziej szerokiej i intensywnej motoryzacji Polski? Z pracy inż. Bóbra wynika jeszcze jeden wniosek (dla czytelnika nie nastrojonego na samowystarczalność), że mianowicie polski przemysł naftowy stracił już podstawy rozwoju i znajduje się w stanie zaniku, który odwlekany jest sztucznie przez nadmierne obciążanie konsumenta polskiego Tego rodzaju nie żywotny przemysł jest tylko obciążeniem bardzo dotkliwem całego życia gospodarczego kraju i prawdopodobnie lepiejby było, w każdym razie dla automobilistów polskich, gdyby przemysł ten ostatecznie został już zlikwidowany, gdyż wtedy zajętoby się może na serjo problemem spirytusowym, który w przeciwieństwie do przemysłu naftowego, ma przed sobą w Polsce widoki szerokiego rozwoju.



J. Lasoń — Wilno, Dr. M. Orłowicz — Kalendarz turystyczny. Pismo to, tak jak wszystkie wydawnictwa Ministerstwa Komunikacji odznacza się wyjątkowo wytworną szatą graficzną i doskonałemi ilustracjami, nie ustępując pod tym względem podobnym wydawnictwom zagranicznym. Mamy nadzieję, że następne numery tego pięknego wydawnictwa przyniosą nam opisy mniej popularnych miejscowości i pomników sztuki, stając się tem samem wartościowym przewodnikiem turystycznym również i dla Polaków.

Mapa „Polska od Bałtyku". Z inicjatywy wiceministra Komunikacji, inż. Bobkowskiego wyszła świeżo mapa przedstawiająca Polskę z lotu ptaka, widzianą od Bałtyku, t. j. od Helu i Gdyni. Województwo pomorskie widoczne jest na tej mapie na pierwszym planie, na dalszym pozostałe województwa aż po Tatry i Karpaty. Jest to trzecia z rzędu mapa przedstawiająca Polskę z lotu ptaka. Dwie pierwsze wydane w ub. roku przez Dyrekcję Kolejową w Krakowie, przedstawiały Polskę widzianą od strony Tatr i od strony Wschodnich Karpat. Autorem obecnej mapy, podobnie, jak poprzednich jest Tadeusz Zwoliński z Zakopanego. Mapa wydana w formie afisza będzie w najbliższych dniach rozwieszoną na dworcach kolejowych, pozatem duża część nakładu ma być rozesłana kolejom zagranicznym, szkołom wyższym i średnim w Polsce, placówkom dyplomatycznym Polski i rozmaitym stowarzyszeniom w kraju i zagranicą. Część nakładu w mniejszym formacie w formie książkowej przeznaczona jest do rozsprzedania przez księgarnie.

Turysta w Polsce Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji pod redakcją B. T. Lepeckiego — Nr. 1. Jest to nowe czasopismo propagandowe, wydawane w językach polskim, niemieckim, angielskim i francuskim. Jako pismo specjalnie przeznaczone dla cudzoziemców podaje ono w Nr. 1-ym szereg opisów miejscowości ogólnie znanych „nawet Polakom", jeżeli uważać za prawdziwe twierdzenie, że Polacy najmniej znają własny kraj. Zresztą najlepiej uczynimy przytaczając treść 1-ego numeru: Fr. Galiński — Warszawa, Inż. J. Ginsbert — Nad polskiem morze. Prof. W. Goetel — Zakopane — Tatry — Pieniny, W. Grzelak — Polska jako teren turystyki wodnej, Prof. W. Szafer — Parki Narodowe w Polsce, Radca St. Lenartowicz — Huculszczyzna,